pemot

PLAN ESTRATÉGICO METROPOLITANO DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL

metro plan

COLOMBIA · SANTANDER

2019 · 2049

ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA

BUCARAMANGA · FLORIDABLANCA · GIRÓN · PIEDECUESTA

TABLA DE CONTENIDO

1 INTRODUCCIÓN.....5

2 MARCO LEGAL.....6

3 ACCIÓN TERRITORIAL METROPOLITANA.....16

4 PROCESO PARTICIPATIVO DE FORMULACIÓN.....22

5 MODELO DE OCUPACIÓN.....26

5.1 SÍNTESIS DEL MODELO TERRITORIAL FORMULADO MTF.....30

6 DIRECTRICES.....34

6.1 SISTEMA NATURAL.....35

6.1.1 ESTRUCTURA ECOLÓGICA PRINCIPAL.....35

6.1.2 ESTRUCTURA ECOLÓGICA COMPLEMENTARIA.....37

6.1.3 RED DE PARQUES METROPOLITANOS.....39

6.1.4 DIRECTRICES DEL SISTEMA NATURAL.....40

6.1.5 INSTRUMENTOS APLICABLES POR EL ÁREA METROPOLITANA PARA LA RED DE PARQUES.....45

6.2 SISTEMA DE MOVILIDAD.....45

6.2.1 DIRECTRICES SISTEMA DE MOVILIDAD.....46

6.2.2 INSTRUMENTOS APLICABLES POR EL ÁREA METROPOLITANA PARA CONSOLIDAR EL SISTEMA DE MOVILIDAD.....50

6.3 VÍNCULOS URBANOS RURALES.....50

6.3.1 DIRECTRICES VÍNCULOS URBANO RURALES.....53

6.4 SISTEMA DE EQUIPAMIENTOS.....57

6.5 SISTEMA DE VIVIENDA.....58
6.5.1 DIRECTRICES PARA EL SISTEMA DE VIVIENDA.....58
6.6 SISTEMA PRODUCTIVO.....60
6.6.1 DIRECTRICES PARA EL SISTEMA PRODUCTIVO.....60

7 LAS NORMAS GENERALES OBLIGATORIAS.....62
7.1 ESTRATEGIA PARA LA GESTÓN INTEGRAL DE ECOSISTEMAS ESTRATEGICOS EL ABASTECIMIENTO DEL AGUA.....63
7.2 ESTRATEGIA PARA LA ADOPCIÓN DE LA POLÍTICA NACIONAL DE GESTIÓN DEL RECURSO HÍDRICO.....64
7.3 ESTRATEGIA GESTIÓN DEL CAMBIO CLIMÁTICO Y CALIDAD AMBIENTAL.....65
7.4 ESTRATEGIA CONECTIVIDAD METROPOLITANA.....67
7.5 ESTRATEGIA DE SEGURIDAD VIAL.....67
7.6 ESTRATEGIA DE INFRAESTRUCTURA PARA LA MOVILIDAD SOSTENIBLE.....68
7.7 ESTRATEGIA ENERGÍAS ALTERNATIVAS.....68
7.8 ESTRATEGIA CIENCIA E INNOVACIÓN.....69
7.9 ESTRATEGIA TURISMO PAISAJE Y PATRIMONIO.....69
7.10 ESTRATEGIA DE SEGURIDAD ALIMENTARIA.....70

8 PROGRAMAS - PROYECTOS – INDICADORES 72

9 MECANISMOS DE GESTIÓN.....88

REFERENCIAS 100

ÍNDICE DE TABLAS

TABLA 1. OBJETIVOS DE LAS DIRECTRICES EN CUANTO AL OT METROPOLITANO. 18
TABLA 2. INSTRUMENTOS DE GESTIÓN, FINANCIACIÓN, PLANIFICACIÓN Y ASOCIACIÓN. 19
TABLA 3. TENSIONES IDENTIFICADAS AMB 20
TABLA 4. TALLERES SISTEMA METRO PLAN. 23
TABLA 5. COMITÉS TÉCNICOS METRO PLAN 23
TABLA 6. VARIABLES DE ANÁLISIS 51

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

ILUSTRACIÓN 1. EL DEPARTAMENTO EN EL SISTEMA DE PLANIFICACIÓN DEL ORDENAMIENTO TERRITORIAL. 17
ILUSTRACIÓN 2. ACTORES ESTRATÉGICOS DEL TERRITORIO. 24
ILUSTRACIÓN 3. ATRIBUTOS DEL MODELO DE OCUPACIÓN TERRITORIAL DEL AMB DEFINIDO EN EL PIDM 2015 VS. ELEMENTOS ESTRUCTURANTES DE LA VISIÓN METROPOLITANA DE LAS DOTM 2001 Y DEL PIDM 2015 25
MODELO DE OCUPACIÓN PROPUESTO 31

ÍNDICE DE MAPAS

HUELLA URBANA DEL ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA. 29
ESTRUCTURA ECOLÓGICA PRINCIPAL EN EL ÁREA METROPOLITANA. 36
ESTRUCTURA ECOLÓGICA COMPLEMENTARIA PROPUESTA EN EL ÁREA METROPOLITANA 38
RED DE CORREDORES ECOLÓGICOS PROPUESTOS EN EL ÁREA METROPOLITANA 42
ESTRUCTURA HÍDRICA DEL ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA. 43
PARQUES METROPOLITANOS DECLARADOS EN EL ÁREA METROPOLITANA DE B/MANGA. 44
INFRAESTRUCTURA PROPUESTA EN EL ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA 48
MALLA VÍAL METROPOLITANA. 49
ÍNDICE DE CONCENTRACIÓN RURAL EN EL ÁREA METROPOLITANA 52
CENTRALIDADES EN EL ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA. 54
PIEZA DE PLANIFICACIÓN METROPOLITANA DE BUCARAMANGA. 55
CENTRALIDADES LIMÍTROFES DEL ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA 56
ÁREASPONTENCIALES PROPUESTAS PARA LA LOCALIZACIÓN DEL RELLENO SANITARIO 57
ÁREAS APTAS PARA REASENTAMIENTOS HUMANOS Y EXPANSIÓN URBANA. 59
INVENTARIO DE SITIOS TURÍSTICOS Y PATRIMONIALES DEL ÁREA METROPOLITANA DE B/MANGA . . 60

TABLA DE CONTENIDO

El Plan Estratégico Metropolitano de Ordenamiento Territorial PEMOT tiene un carácter intermedio (y de intermediación) entre el Plan Estratégico y los Planes Municipales de Ordenamiento Territorial POTs. Aterriza el Plan Estratégico (el Plan Integral de Desarrollo Metropolitano PIDM) otorgándole una dimensión tangible, territorial y física. Establece las grandes líneas de articulación del territorio y los proyectos específicos prioritarios de carácter estratégico para construir unas prioridades y efectos detonadores en el desarrollo económico y social del Área Metropolitana. Adicional, el marco conceptual y principios rectores que deben seguir los Planes Municipales para una integración metropolitana con sinergias positivas para cada uno y para el conjunto de los municipios metropolitanos.

Dentro de sus objetivos principales se encuentra establecer la coordinación entre los POTs (reguladores) para la constitución de una estrategia común resultado de la sumatoria de sinergias y cooperación, relacionado con su otro objetivo fundamental, armonizar los POTs Municipales.

Estos objetivos se materializan en el planteamiento de un modelo de ocupación que se consolida a partir de la definición de las directrices; por lo tanto, sus metas deben ser las del Plan estratégico. El plan Estratégico permite que las metas puedan convertirse en una realidad apoyadas desde el territorio gracias a la gobernanza territorial. Sus posibilidades son las de establecer las líneas prioritarias de inversión pública (incentivos) y de localización de los elementos estructurantes en el territorio.

Por otra parte, el PEMOT necesita reconocer los atributos o activos del territorio para que, con una adecuada utilización de los instrumentos legales, sirva de apalancamiento para activar recursos financieros no tradicionales, complementados por las capacidades económicas propias que, por supuesto, sirven de apalancamiento inicial para priorizar la inversión. Se parte de la base que un territorio bien planeado y gestionado es en sí, una fuente importante de generación de recursos para su propio nacimiento. Finalmente, es importante considerar el modelo de equilibrios de cargas y beneficios y su incidencia a nivel municipal y metropolitano.

De acuerdo a lo anterior, el documento se encuentra articulado en tres grandes partes: la primera, que contiene todo el desarrollo y análisis tanto normativo como metodológico y conceptual alrededor de las competencias de las Áreas Metropolitanas y e PEMOT como herramienta armonizadora para el ordenamiento territorial; la segunda que describe el proceso participativo que complementa los hallazgos encontrados en la etapa diagnóstica y la tercera, que presenta las directrices, las normas obligatorias, las estrategias, los proyectos y los mecanismos de gestión propuestos.

EL PEMOT
ARMONIZADOR METROPOLITANO

El entramado legal de las competencias metropolitanas en materia de ordenamiento territorial, se funda en la interacción entre las leyes 388 de 1997 Ley de Reforma Urbana, 1454 de 2011 o Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial LOOT y 1625 de 2013 Ley Orgánica de Áreas Metropolitanas. Debe resaltarse es que las dos últimas leyes enunciadas, tienen el carácter de leyes orgánicas, lo que les da un mayor peso en la jerarquía normativa, por su parte la Ley 388 de 1997, es una ley ordinaria. Por lo tanto, es necesario resaltar los principales desarrollos jurisprudenciales desarrollados, para comprender el objetivo y alcance del PEMOT.

En primer lugar, que, de acuerdo a la jurisprudencia, esta jerarquía, que aplica solo a los asuntos materia de ley orgánica, se resume en los cuatro aspectos de las Áreas Metropolitanas que constituyen reserva de ley orgánica:

- Su régimen administrativo especial;
- Su régimen fiscal especial;
- La garantía de participación de las respectivas autoridades municipales en sus órganos de administración; y
- La forma de convocar y realizar las consultas populares que decidan la vinculación de los municipios.

Si bien no todas las materias relativas a las áreas metropolitanas deben ser reguladas por la ley orgánica de ordenamiento territorial, las enumeradas anteriormente sí. Estas están reservadas por decisión expresa del Constituyente a la legislación orgánica, lo que significa que el legislador ordinario debe ceñir sus actuaciones a lo dispuesto por él mismo mediante ley orgánica 1625 DE 2013(Sentencia de la Corte Constitucional C-1175-2011). Los límites de regulación en ambas jerarquías normativas son muy claros y según la jurisprudencia no aplica la máxima en materia de regulación “quien puede lo más puede lo menos”, que permitiría dotar de naturaleza orgánica a los demás temas ordinarios relativos a las áreas metropolitanas.

Así, la reserva de ley orgánica condiciona la actividad legislativa en dos sentidos: por un lado, “no puede permitir el juez constitucional que la ley ordinaria regule asuntos que la Constitución ha reservado a la ley orgánica, por cuanto la ley

ordinaria desconocería el mandato (...) de la Carta, según el cual la actividad legislativa está sujeta a las leyes orgánicas" y por otro, tampoco puede "permitirse que el legislador orgánico se arrogue competencia sobre una materia que no haga parte de la reserva de ley orgánica porque se atenta contra el principio democrático de la potestad del legislador ordinario." (Corte Constitucional, Sentencia C-540 de 2001)

En segundo lugar, la Sentencia C-600A de 1995 afirma que "las leyes orgánicas, además de cumplir las normas generales sobre el proceso legislativo, deben reunir cuatro condiciones o requisitos especiales que las diferencian de la legislación ordinaria: el fin de la ley, su contenido o aspecto material, la votación mínima aprobatoria y el propósito del legislador al tramitar y aprobar el respectivo proyecto" (Asociación Colombiana de Jurisprudencia, SF, pág. 6)

Finalmente, que todas las materias relacionadas con la organización territorial que no se encuentren en los casos enumerados por la Constitución "no forman parte del núcleo temático reservado constitucionalmente a la ley orgánica de ordenamiento territorial y, por lo mismo, pueden ser desarrolladas mediante una ley ordinaria" (Sentencia C-579 de 2001, MP Eduardo Montealegre Lynett).

En este contexto, los asuntos referidos exclusivamente a la planificación del desarrollo y expedición del PIDM y el PEMOT no se encuentran cobijados por la naturaleza orgánica o de superior jerarquía, lo que significa que la armonización no presupone una relación de jerarquía entre uno y otros instrumentos, sino que debe establecerse el nivel competencial de cada uno de ellos.

Exploradas las alternativas de relación jerárquica entre los entes territoriales y metropolitanos, se concluye que en materia de instrumentos de planificación POT y PEMOT, lo que explica más claramente la relación metropolitana/municipal, es la definición de competencias constitucionales y legales y, por tanto, los verbos rectores que describen la su articulación en el marco de los procesos de formulación y concertación de POT.

La Ley 388 de 1997, constituye un primer intento de armonizar las competencias municipales y metropolitanas en el nuevo marco constitucional. Esta ley renueva los propósitos de la Ley 9 de 1989 que dicta normas sobre Planes de Desarrollo y pretende servir de puente entre la Ley Orgánica de Áreas Metropolitanas y las disposiciones en materia de reforma urbana, planificación local y usos del suelo, conforme lo establece en sus objetivos:

> **"Armonizar y actualizar las disposiciones contenidas en la Ley 9 de 1989 con las nuevas normas establecidas en la Constitución Política, la Ley Orgánica del Plan de Desarrollo, la Ley Orgánica de Áreas Metropolitanas y la Ley por la que se crea el Sistema Nacional Ambiental (Artículo 1)"**

Sin embargo, el enfoque de la Ley 388 de 1997 es eminentemente municipalista, fundado en el fortalecimiento de la autonomía municipal para abordar procesos de planificación y gestión urbana. Así las cosas, el conjunto mayoritario de las disposiciones de la Ley 388 tienen como único referente la autoridad local.

En materia de planeación territorial supramunicipal, los referentes se definen bajo la categoría de determinantes de acuerdo a lo establecido en el artículo 10 de la ley y se establece en el artículo 6 que, para los municipios, el mandato de que el ordenamiento territorial municipal se deben tener en cuenta las relaciones intermunicipales, metropolitanas y regionales. En este mismo sentido, el Decreto 1077 de 2015 en su Artículo 2.2.2.1.1.1, destaca aspectos relacionados con el ordenamiento territorial:

> **"El ordenamiento del territorio tendrá en consideración las relaciones intermunicipales, metropolitanas y regionales; las condiciones de diversidad étnica y cultural; así como la utilización óptima de los recursos naturales, económicos y humanos para el logro de una mejor calidad de vida"**

La referencia a las áreas metropolitanas aparece de manera indirecta en la Ley 388 de 1997 y a manera de órdenes que recaen precisamente sobre los municipios, quienes según esta norma deberán armonizar, regular en concordancia y atender criterios y objetivos señalados por las autoridades metropolitanas. Por otro lado, la referencia directa a las áreas metropolitanas se observa en menciones a la ejecución de obras de impacto metropolitano esto, para autorizarles la recuperación de plusvalía por dichas obras, a la participación ciudadana en sus procesos de planificación (art. 4) y para regular el proceso de concertación de los POT (art. 24).
De tal forma, el carácter que la Ley 388 de 1997 quiere darle a la relación municipio – área metropolitana puede situarse inicialmente en los verbos rectores de las acciones encomendadas a los municipios en las normas que describen sus funciones. Por ejemplo, en la mayoría de las regulaciones de la Ley 388 de 1997 se hace un llamado a la armonización entre disposiciones locales y metropolitanas, presentándose la necesidad de definir el término armonizar, darle su alcance, contenido y oportunidad.

Conforme a la definición contenida en la Real Academia Española RAE, armonizar hace referencia a poner en armonía o hacer que no discuerden o se rechacen dos o más partes de un todo, o dos o más cosas que deben concurrir a un mismo fin. Se puede entonces indicar, que la fuerza vinculante de la armonización ordenada en la ley, implica que las disposiciones de planificación metropolitana y municipal apunten a un mismo fin.

El alcance de la armonización implica entonces, que los municipios en sus POT sean congruentes con los fines del desarrollo del territorio previstos y planteados por las áreas metropolitanas. Sin embargo, las áreas metropolitanas no pueden imponer los mecanismos y contenidos normativos que reemplace los contenidos en los POT, por ello la oportunidad para ejercer esta competencia de armonización es el momento de la concertación y de seguimiento de los POT.

Una de las primeras acciones para llevar a cabo esta armonización es la homologación de conceptos de y entre las autoridades, con el fin de construir un lenguaje común en la planificación de los distintos niveles territoriales. También, la univocidad de sus objetivos y un enfoque similar en su modelo de ocupación. El vínculo de coercibilidad de esta armonización depende básicamente de un eficaz proceso de concertación y de un rediseño y fortalecimiento del proceso de seguimiento para los POT.
Frente a este tema, la ley 388 de 1997, ofrece varias herramientas para llevar a cabo este seguimiento: en primer lugar, los expedientes urbanos para la gestión, los cuales pueden contar con el apoyo técnico del nivel nacional en el Artículo 112 se definen de la siguiente manera:

> Con el objeto de contar con un sistema de información urbano que sustente los diagnósticos y la definición de políticas, así como la formulación de planes, programas y proyectos de ordenamiento espacial del territorio por parte de los diferentes niveles territoriales, los municipios y distritos deberán organizar un expediente urbano, conformado por documentos, planos e información georreferenciada, acerca de su organización territorial y urbana.
>
> (...)
>
> **Parágrafo.** - Para la organización del expediente urbano y la elaboración y aprobación de los planes de ordenamiento territorial de los municipios con población inferior a 30.000 habitantes, las entidades nacionales prestarán su apoyo técnico y financiero.

De acuerdo a lo anterior, los expedientes urbanos se erigen como un sistema de información que sirve no sólo a los municipios sino a los diferentes niveles territoriales. Otra herramienta de seguimiento son los observatorios, que permiten hacer un control más constante y duradero del desarrollo armónico entre POT y PEMOT, más allá de la instancia de concertación.

En otra escala de coercibilidad para la armonización, se encuentra en las determinantes, las cuales se declaran expresamente normas de superior jerarquía, tal y como lo afirma el Artículo 10 de la ley 388 de 1997:

> En la elaboración y adopción de sus planes de ordenamiento territorial, los municipios y distritos deberán tener en cuenta las siguientes determinantes, que constituyen normas de superior jerarquía, en sus propios ámbitos de competencia, de acuerdo con la Constitución y las leyes:
>
> (...)
>
> 4. Los componentes de ordenamiento territorial de los planes integrales de desarrollo metropolitano, en cuanto se refieran a hechos metropolitanos, así como las normas generales que establezcan los objetivos y criterios definidos por las áreas metropolitanas en los asuntos de ordenamiento del territorio municipal, de conformidad con lo dispuesto por la Ley 128 de 1994 y la presente Ley.

La reglamentación de esta norma contenida en el Decreto 1077 de 2015, considera las determinantes como prioridades del ordenamiento en su artículo 2.2.2.1.1.2:

> En la definición del ordenamiento territorial, se tendrán en cuenta las prioridades del plan de desarrollo del municipio o distrito y los determinantes establecidos en normas de superior jerarquía que son:
>
> (...)
>
> 4. Los componentes de ordenamiento territorial de los planes integrales de desarrollo metropolitano en cuanto sean aplicables.

Por otra parte, se encuentran los hechos metropolitanos (HM), que dotan las decisiones de las áreas metropolitanas de el carácter de norma de superior jerarquía. En dicho entendido, puede alegarse la prelación prevista en la respuesta del Consejo de Estado "En caso de presentarse un conflicto de intereses, el Área y la Provincia tendrán la debida prelación en las materias de su competencia" (Sala de Consulta y Servicio Civil, 1992).

Para reforzar el carácter vinculante del PEMOT y específicamente de sus determinantes, es importante retomar las recomendaciones del "Documento con recomendaciones para la adopción de las directrices establecidas por el PEMOT y el PIDM, en los futuros planes de desarrollo de los cuatro municipios que componen el AMB", en donde se sugiere la integración de los hechos metropolitanos que se han venido declarado históricamente, la revisión de los Hechos Metropolitanos que perdieron vigencia, la declaratoria formal a partir de un Documento Técnico de Soporte DTS y el seguimiento posterior a los HM declarados para validar su calificación como HM. Lo que, para el caso específico del Área Metropolitana de Bucaramanga, la dotaría "de un marco jurídico, técnico y administrativo muy seguro para poder desplegar al máximo sus competencias metropolitanas en el marco del PEMOT" (ONU-Universidad del Rosario, p.7).

Los desarrollos conceptuales más completos en materia de determinantes, se han dado en el caso de las determinantes ambientales, en donde, por ejemplo, el Ministerio de Ambiente expidió recientemente en su documento "Orientaciones a las autoridades ambientales para la definición y actualización de las determinantes ambientales y su incorporación en los planes de ordenamiento territorial municipal y distrital" (2016), define que:

> Se entiende por determinantes los términos y condiciones fijados por las autoridades supramunicipales autorizadas art. 10 de la Ley 388 de 1997 para garantizar la sostenibilidad ambiental, la integración y armonización territorial de los procesos ordenamiento territorial (Min. Ambiente, 2016. p. 7).

De acuerdo a la definición anterior, las determinantes ambientales no se limitan exclusivamente a definir áreas de conservación ambiental; su concepto es más amplio, ya que sirve de base para construir el modelo de ocupación territorial. Las determinantes, entonces pueden generar diferentes grados de restricción al uso del suelo, desarrollo de actividades y aprovechamiento de los recursos naturales, etc. En consecuencia, las determinantes ambientales tienen doble función: ser elementos articuladores del territorio y ser orientadoras de los modelos de ocupación territorial de los municipios y distritos, propendiendo por la sostenibilidad ambiental y por la reducción de conflictos socioambientales y territoriales asociados al uso y manejo de los recursos naturales (Min. Ambiente, 2016. p. 7)[1]

Las características que se desprenden de esta definición de determinantes ambientales pueden ser homologables a lo previsto para las determinantes metropolitanas, así las cosas, puede atribuírseles la doble función de servir de elementos articuladores del territorio y ser orientadoras de los modelos de ocupación y se predica igualmente esta analogía con las determinantes

1 Para este caso, en el documento se sugiere que las autoridades ambientales diferencien aquellas "determinantes que implican restricción total de asignación de usos del suelo por parte de los municipios como es el caso de algunas áreas del SINAP (...), de aquellas que requieren ejercicios conjuntos de planificación y de gestión compartida entre autoridades ambientales y entes territoriales, cuyos grados de restricción o condicionamiento son diferenciales" (Min. Ambiente, 2016. p.9).

ambientales al poder presentar diversos niveles de restricción o condicionamiento.

Otro concepto que sujeta la actuación de los municipios con la actuación metropolitana, es el de "normas obligatoriamente generales que definan los objetivos y criterios", que además se consideran como contenido básico de los PEMOT y los PIDM, según el artículo 13 de la Ley 1625 de 2013. El numeral 2.5 del Artículo 12 que define los contenidos estructurales de los planes de ordenamiento en La Ley 388 regula estas normas así:

> La clasificación del territorio en suelo urbano, rural y de expansión urbana, con la correspondiente fijación del perímetro del suelo urbano, en los términos en que estas categorías quedan definidas en el Capítulo IV de la presente Ley, y siguiendo los lineamientos de las regulaciones del Ministerio del Medio Ambiente en cuanto a usos del suelo, exclusivamente en los aspectos ambientales y de conformidad con los objetivos y criterios definidos por las Áreas Metropolitanas en las normas obligatoriamente generales, para el caso de los municipios que las integran (Negrilla fuera del texto original).

En términos de jerarquía y continuidad, es importante resaltar que las normas que hacen parte de este componente general, constituyen la estructura fundamental de los POT y que su vigencia es de largo plazo. El contenido estructural fija "la estructura urbano-rural e intraurbana que se busca alcanzar", por tanto, los elementos básicos del modelo de ocupación municipal, el cual según lo señala la norma debe guardar conformidad con los objetivos y criterios del AMB.

Se hace también referencia a las normas urbanísticas, las cuales deben realizarse y ajustarse a "objetivos y criterios" metropolitanos, tal y como lo menciona el artículo 1 de la Ley 902 de 2004[2] y Reglamentado por el Decreto Nacional 4002 de 2004:

> Las normas urbanísticas regulan el uso, la ocupación y el aprovechamiento del suelo y definen la naturaleza y las consecuencias de las actuaciones urbanísticas indispensables para la administración de estos procesos. Estas normas estarán jerarquizadas de acuerdo con los criterios de prevalencia aquí especificados y en su contenido quedarán establecidos los procedimientos para su revisión, ajuste o modificación, en congruencia con lo que a continuación se señala. En todo caso los municipios que integran áreas metropolitanas deberán ajustarse en su determinación a los objetivos y criterios definidos por la junta Metropolitana, en los asuntos de su competencia.

2 Que modifica el artículo 15 de la ley 388 de 1997.

En igual sentido se refiere el artículo 16 de la ley 388 de 1997 sobre los Planes Básicos de Ordenamiento Territorial PBOT, en donde los conceptos objetivos y criterios, tienen la misma interpretación al sobre el punto expuesto para la armonización, es decir, los POT deberán apuntar a los mismos fines propuestos por las áreas metropolitanas. La Ley 1625 de 2013 por su parte, en varios artículos liga las normas obligatoriamente generales a los hechos metropolitanos:

> ARTÍCULO 13. COMPONENTES PARA LA FORMULACIÓN DEL PLAN INTEGRAL DE DESARROLLO METROPOLITANO.
>
> (...)
>
> g) Las normas obligatoriamente generales que definan los objetivos y criterios a los que deben sujetarse los municipios que hacen parte del área, al adoptar sus planes de ordenamiento territorial en relación con las materias referidas a los hechos metropolitanos, de acuerdo con lo previsto en la presente ley;
>
> ARTÍCULO 20. ATRIBUCIONES BÁSICAS DE LA JUNTA METROPOLITANA. La Junta Metropolitana tendrá las siguientes atribuciones básicas:
>
> a) En materia de planificación del desarrollo armónico, integral y sustentable del territorio:
>
> (...)
>
> 6. Aprobar la concertación de los aspectos referidos a Hechos Metropolitanos, Plan Integral de Desarrollo Metropolitano y las Normas Obligatoriamente Generales, contenidos en los Planes de Ordenamiento Territorial, Planes Integrales de Desarrollo Urbano y Macroproyectos de Interés Social Nacional.
>
> ARTÍCULO 22. PLAN ESTRATÉGICO METROPOLITANO DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL. El Plan Estratégico Metropolitano de Ordenamiento Territorial deberá contener como mínimo lo siguiente, en función del modelo de ocupación territorial:
>
> g) Las normas obligatoriamente generales que definan los objetivos y criterios

> a los que deben sujetarse los municipios que hacen parte del Área, al adoptar sus planes de ordenamiento territorial en relación con las materias referidas a los hechos metropolitanos, de acuerdo con lo previsto en la presente ley;

En los artículos posteriores la Ley 388 de 1997 se ocupa de las acciones urbanísticas que pueden desarrollar las áreas metropolitanas directamente, como la ejecución de proyectos de urbanización (art. 36), así como la participación en plusvalía por las obras ejecutadas por las Áreas (art. 87. Parágrafo).

La ley 1551 de 2012, "Por la cual se dictan normas para modernizar la organización y el funcionamiento de los municipios" en el numeral 9 de su artículo 6, detalla las funciones de los municipios y en materia de armonización supramunicipal dice:

> 9. Formular y adoptar los planes de ordenamiento territorial, reglamentando de manera específica los usos del suelo en las áreas urbanas, de expansión y rurales, de acuerdo con las leyes y teniendo en cuenta los instrumentos definidos por la UPRA para el ordenamiento y el uso eficiente del suelo rural. Optimizar los usos de las tierras disponibles y coordinar los planes sectoriales en armonía con las políticas nacionales y los planes departamentales y metropolitanos. Los Planes de Ordenamiento Territorial serán presentados para revisión ante el Concejo Municipal o Distrital cada 12 años.

Esta norma impone en los procesos de formulación de POT la obligación de "Optimizar los usos de las tierras disponibles", acción que aparece en términos de propósito, para cuyo cumplimiento los municipios deben armonizar lo formulado con los planes metropolitanos.

Finalmente, la Ley 1625 de 2013 en su artículo 6 sobre las competencias de las áreas metropolitanas afirma la necesidad de:

> d) Establecer en consonancia con lo que dispongan las normas sobre ordenamiento territorial, las directrices y orientaciones específicas para el ordenamiento del territorio de los municipios que la integran, con el fin de promover y facilitar la armonización de sus POT.

De acuerdo a lo anterior, resulta evidente que las referencias a las áreas metropolitanas en las leyes que regulan la función municipal de urbanismo, se mantienen dentro del marco que fijan los términos: armonizar, regular en concordancia y atender criterios y objetivos. Lo anterior dentro de un marco de preeminencia del ente municipal como base de la estructura territorial del país, según los principios de autonomía y descentralización consagrados en la Constitución.

En suma, la jurisprudencia y la doctrina han hecho hincapié en que la armonización de competencias se debe dar sin generar un vaciamiento de las competencias de los diferentes órganos; de modo que, el alcance de las regulaciones de los PEMOT se encuentra limitado por la autonomía de los municipios de ejercer sus competencias, específicamente la regulación de los usos del suelo.

El carácter de competencia esencialmente local, hace que en el ejercicio de las funciones o competencias propias que en materia de ordenamiento territorial ejerciten los entes supramunicipales (la nación o los departamentos), se deban dejar espacios suficientes para asegurar que los entes locales puedan establecer unas políticas propias en las funciones que tienen encomendadas. En definitiva, esta es una exigencia de respeto del principio constitucional de la autonomía local, de forma que cuando la Nación o el Departamento ejerciten las competencias de ordenamiento territorial reconocidas por la Ley orgánica 1454 de 2011[3], no se puedan agotar el contenido sustantivo de la potestad de ordenación territorial

3 Por la cual se dictan normas orgánicas sobre ordenamiento territorial y se modifican otras disposiciones.

sino que deban dejar espacios para que los municipios o distritos concreten las directrices o determinantes supramunicipales; en definitiva, no pueden las instancias supralocales predeterminar hasta en los niveles más concretos, las decisiones de ordenación territorial del municipio o distrito (Olmedo, 2013).

Ley 1454 de 2011 Artículo 29 "PARÁGRAFO 2o. Al nivel metropolitano le corresponde la elaboración de planes integrales de desarrollo metropolitano con perspectiva de largo plazo, incluyendo el componente de ordenamiento físico territorial y el señalamiento de las normas obligatoriamente genera1es que definan los objetivos y criterios a los que deben acogerse los municipios al adoptar los planes de ordenamiento territorial en relación con las materias referidas a los hechos metropolitanos, de acuerdo con lo previsto en la Ley de Áreas Metropolitanas."

El marco legal citado con antelación, también permite definir el carácter del PEMOT y las implicaciones de carácter legal que surgen una vez adoptado. No obstante, lo anterior resulta necesario hacer una precisión respecto del sentido que se le quiere dar a su desarrollo, pues no se pretende delimitar el alcance del PEMOT a la reglamentación contenida en la ley, ni ser en sí mismo un fin al que éste se debe ajustar. Más allá de esto, se parte del entendido de que el enfoque jurídico es una herramienta más que facilita la concreción de una intención política.

Desde este punto de partida, se entiende el derecho como un instrumento que facilita la concreción de una intención colectiva. De esta manera podemos definir el PEMOT como el medio de política pública territorial, de competencia Metropolitana, que se propone para lograr los fines del desarrollo ambiental, social y económico establecidos en el territorio metropolitano a partir de la adopción de su plan estratégico.

Esa relación entre fines de desarrollo y transformación del espacio físico, quedó consignada en la definición de ordenamiento territorial de la ley marco para los planes territoriales, y ha sido recogida dentro del Plan Integral de Desarrollo Metropolitano, que concibe un modelo de ocupación metropolitano compacto, eficiente y productivo.

LA ACCIÓN TERRITORIAL METROPOLITANA

on el fin de poder establecer el nivel competencial que la ley le asignó a las Áreas Metropolitanas, es necesario definir la Acción territorial metropolitana a partir de la cual se puede precisar el alcance que debe contener un Plan Estratégico de Ordenamiento Metropolitano.

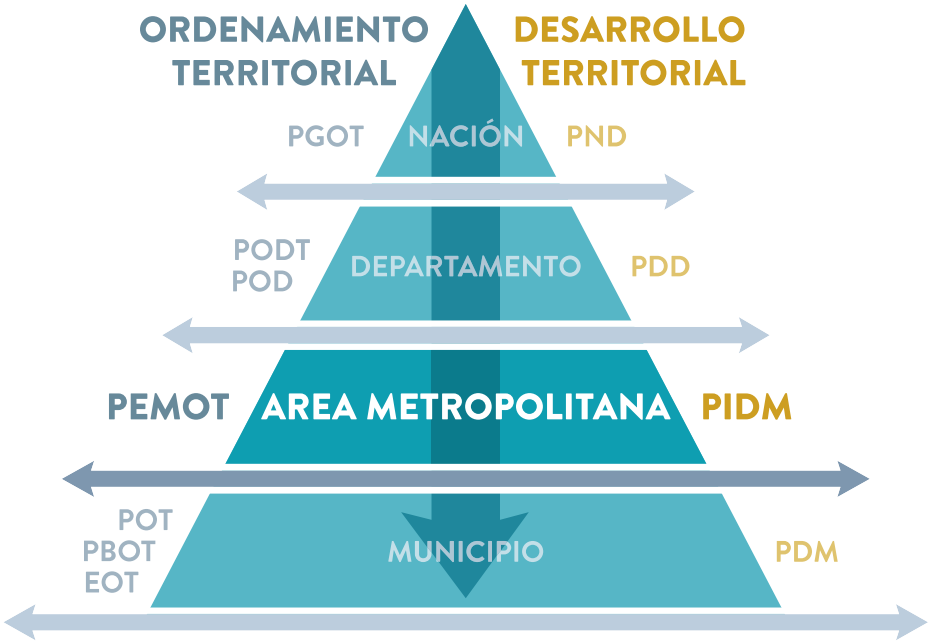
La acción territorial metropolitana para las áreas metropolitanas nace en la ley 1525 de 2013 al otorgarle competencias en materia de planificación y gestión.

El sistema de planificación colombiano articula la planificación física y la gestión político administrativa, ambiental social y económica, desde el nivel nacional hasta el municipal. Cada escala territorial cuenta con sus instrumentos de ordenamiento y de desarrollo, que de acuerdo a la estructura adoptada son interdependientes y complementarios en su distribución vertical, lo cual las obliga a que estos instrumentos converjan en el ordenamiento territorial sostenible de largo plazo.[4]

4 La Ley 388 de 1997 define, en su Artículo 5 al ordenamiento territorial en su concepto como: un "conjunto de 1) acciones político-administrativas y 2) de planificación física concertadas, emprendidas por los municipios o distritos y áreas metropolitanas, en ejercicio de la función pública que les compete, dentro de los límites fijados por la Constitución y las leyes, en orden a 1) disponer de instrumentos eficientes para orientar el desarrollo del territorio bajo su jurisdicción y regular la utilización, transformación y ocupación del espacio, de acuerdo con las estrategias de desarrollo socioeconómico y en armonía con el medio ambiente y las tradiciones históricas y culturales."
La instrumentación eficiente para orientar el desarrollo comprende entonces, el diseño participativo a través de:
Las acciones de "planificación física concertadas", que, en el caso colombiano, se consolidan en los modelos de ocupación del territorio a distintas escalas (Nacional, Departamental, Metropolitano y municipal)
Las acciones "político administrativas "con la facultad de ser objeto de emprendimiento por las distintas entidades territoriales y en sus distintos niveles competenciales y que se ven concretadas en las estrategias de gestión de los planes.

Ilustración 1. EL DEPARTAMENTO EN EL SISTEMA DE PLANIFICACIÓN DEL ORDENAMIENTO TERRITORIAL

Fuente: Comité Especial Interinstitucional, Secretaría COT, DNP, 2013.



En ese sentido, el PEMOT al ser un instrumento de carácter metropolitano, debe garantizar una identidad territorial metropolitana que promueva la gestión del territorio, a partir de su acción territorial la cual incorporar la acción urbanística que le es propia por definición de la ley 1625 de 2013 e incorpora a su vez un carácter armonizador de la acción territorial municipal que se concreta en los respectivos POTS, EOTS o PBOTS .

La acción territorial metropolitana, que surge de las competencias emanadas de la ley 1625 de 2013, determina que el Plan Metropolitano Estratégico tiene establecido su alcance a partir

de la definición y construcción de unas normas generales obligatorias y unas directrices[5] que garanticen la planificación y gestión a una escala metropolitana de las distintas estructuras en las que se divide el territorio metropolitano.

Tanto las directrices como las normas obligatorias generales que desarrollan la acción metropolitana van en función de equilibrar, conectar y armonizar el territorio en cada una de las dimensiones que componen el desarrollo (Económica, Social y Ambiental) tal como se expresa en el siguiente cuadro:

Tabla 1 OBJETIVOS DE LAS DIRECTRICES EN CUANTO AL OT METROPOLITANO

Fuente: Elaboración propia

	Económico	Social	Ambiental
Conectar	Los flujos de mercancías a los centros de	Los flujos de las personas por bienes y servicios.	Los flujos eco sistémicos
Equilibrar	El acceso de las empresas a los servicios requeridos para la productividad	El acceso de las personas a los bienes y servicios públicos y el empleo.	El acceso de las personas a los servicios eco sistémicos
Armonizar	Usos y ocupaciones para de localización estrategia	Piezas metropolitanas o centralidades	Las transiciones de lo urbano a lo rural en contexto metropolitano

5 Art. 22 de la ley 1625 de 2013: El Plan Estratégico Metropolitano de Ordenamiento Territorial deberá contener como mínimo lo siguiente, en función del modelo de ocupación territorial: a) Definición de la Estrategia y el sistema para la Gestión Integral del Agua (captación, almacenamiento, distribución y tratamiento); b) Definición del Sistema Metropolitano de Vías y Transporte Público Urbano (colectivo, mixto, masivo, individual tipo taxi); c) Definición del Sistema de Equipamientos Metropolitanos; su dimensionamiento conforme a los planes o estrategias para la seguridad ciudadana; d) Dimensionamiento y definición de la estrategia para la vivienda social y prioritaria en el ámbito metropolitano y los instrumentos para la gestión de suelo dirigida a este propósito; e) Ordenamiento del suelo rural y suburbano; f) Establecimiento de mecanismos que garantice el reparto equitativo de cargas y beneficios, generados por el ordenamiento territorial y ambiental; g) Las normas obligatoriamente generales que definan los objetivos y criterios a los que deben sujetarse los municipios que hacen parte del Área, al adoptar sus planes de ordenamiento territorial en relación con las materias referidas a los hechos metropolitanos, de acuerdo con lo previsto en la presente ley

Es así como las directrices se entenderán a efectos del presente documento, como aquellas determinantes estratégicas que surgen a partir de la acción territorial en ejercicio de la acción urbanística que le es inherente al Área Metropolitana y que le permite habilitar unos instrumentos de gestión, asociatividad y financiación, y que normativamente surge del desarrollo de los hechos metropolitanos. En el Anexo 1 del presente documento se describen los hechos metropolitanos que se adoptan a partir de la expedición del PIDM.

Estas directrices son de obligatoria cumplimiento de tal manera que se entienden incorporadas en el ordenamiento territorial metropolitano y por ende de ellas nacen obligaciones generales y particulares. Las generales se refieren a que en aras de la armonización los municipios deben articular esfuerzos con el Área Metropolitana para su concreción.

Tabla 2. INSTRUMENTOS DE GESTIÓN, FINANCIACIÓN, PLANIFICACIÓN Y ASOCIACIÓN

INSTRUMENTOS	Mecanismos gestión y financiación	Técnica	Fin del instrumento	
	Mecanismos de planificación	Calificar (ordenamiento físico)	Determinan Uso, intensidad de uso (derechos) y estándares (deberes).	Califica y Caracteriza
	Mecanismos de gestión de suelo.	Clasificar (ordenamiento político – administrativo)	Evitan la retención y especulación del suelo e imponen condiciones a propietarios y/o desarrolladores.	
	Mecanismos de gestión de la financiación.		Pretenden la equidistribución del desarrollo definiendo ámbitos espaciales.	Actúa y Determina
	Mecanismos de gestión de la asociación		Determinan las condiciones de asociación de propietarios para la gestión de proyectos específicos en ámbitos espaciales determinados.	

Por su parte, las normas generalmente obligatorias se desarrollan a partir de la adopción de unas estrategias de carácter metropolitano, a partir de cada uno de los sistemas y que, en últimas se desarrollan en la dimensión armonizadora de la acción territorial metropolitana buscando resolver las tensiones territoriales e identificando potencialidades territoriales.

Estas normas generalmente obligatorias se desarrollan a partir de la acción urbanística que le es propia a los municipios, de tal manera que se convierten en referentes que deben ser tenidos

en cuenta en la adopción de los instrumentos de planificación municipales y que, como se explicó en el marco legal, cumplen la función armonizadora entre las dos escalas de planificación.

Tabla 3. TENSIONES IDENTIFICADAS AMB

Fuente: Elaboración propia

Dimensión Ambiental	Dimensión Social	Dimensión Económica
Expansión no coordinada de áreas urbanas por la no reglamentación de áreas funcionales.	Limitada infraestructura para la transmisión de valor de la actividad agropecuaria en el departamento	Limitada tecnificación de las actividades avícolas en algunas zonas en el área metropolitana , además de bajo control ambiental en las zonas de mayor producción
Desequilibrios territoriales limítrofes	Limitada infraestructura vial que conecte regionalmente	
Poca conectividad de los Ecosistemas de Bosque Seco y el valle del Río de Oro	Pérdida de viajes del sistema BRT, que conlleva al aumento del transporte informal	Desequilibrio con relación al origen destino de la carga seca que ingresa y sale del AMB
Limitada infraestructura para le expansión de redes de acueducto	Inexistencia de un sistema multimodal de transporte público	Imposibilidad de mecanismos de gestión conjunta para habilitación de suelo para vivienda de interés social y/o prioritario
Descoordinación en las acciones frente a la cuenca del río de oro en términos de riesgo y adaptabilidad al cambio climático	Concentración de los Grupos de investigación en ciencias sociales y no se aprovecha potencial investigativo en temas agropecuarios y de conservación.	Déficit cuantitativo de vivienda y con presión por crecimiento demográfico Girón - Piedecuesta
Alta Fragmentación en el territorio metropolitano	Reducida infraestructura aérea	Reducida consolidación de clústeres productivos
Poca conectividad metropolitana en cuanto a su Estructura Ecológica Principal	Nulo aprovechamiento de la red ferroviaria y el transporte férreo	Limitada consolidación del corredor turístico principal del departamento.
	Concentración de equipamientos culturales metropolitanos	Baja calificación en cuanto al índice de logística debido a la falta de infraestructura
	Desequilibrio en los flujos metropolitanos	

Por último, y antes de pasar al desarrollar el proceso que se surtió para la formulación del presente instrumento, es necesario resaltar que se trabajaron una serie de indicadores, que deben servir para el seguimiento al PEMOT, y que son la base para la adopción de las directrices. De tal manera que responden a un proceso enteramente cuantitativo pues estos indicadores, complejos son el soporte de las directrices. A partir de sus resultados se identificaron los componentes que deben adoptarse por su carácter metropolitano, como por ejemplo; corredores ecológicos metropolitanos, nuevas centralidades del AMB, componentes del sistema de movilidad, entre otros. La metodología de estos indicadores se encuentra detallada en el anexo n 2° de este documento.

PROCESO PARTICIPATIVO DE FORMULACIÓN

ara la elaboración de este instrumento, se realizó un proceso de participación el cual consistió en la realización de diferentes talleres sobre cada uno de los sistemas trabajados, en los cuales participaron distintos actores estratégicos del Área Metropolitana de Bucaramanga y descrito a continuación:

ESTRATEGIA DE PARTICIPACIÓN

El Proceso de Formulación Participativa FASE II – DESARROLLO TÉCNICO DE LOS SISTEMAS, se llevó a cabo con el acompañamiento de la UNCRD. Durante esta etapa se desarrollaron seis (6) talleres participativos con actores estratégicos y 21 comités técnicos con especialistas en cada una de las sub-temáticas identificadas como complementarias a los sistemas componentes.

Tabla 4. TALLERES SISTEMA METRO PLAN

Fuente: Elaboración propia

TALLERES SISTEMAS METROPLAN		
TEMÁTICA	FECHA	ASISTENTES
SISTEMA AMBIENTAL	25 JULIO 2017	VER LISTADO
SISTEMA DE VIAS Y TRANSPORTE	15 AGOSTO 2017	VER LISTADO
SISTEMA DE EQUIPAMIENTOS	6 SEPTIEMBRE 2017	VER LISTADO
SISTEMA DE VIVIENDA	4 OCTUBRE 2017	VER LISTADO
SISTEMA DE ESPACIO PUBLICO	24 OCTUBRE 2017	VER LISTADO
SISTEMA URBANO RURAL	15 NOVIEMBRE 2017	VER LISTADO

Tabla 5. COMITÉS TÉCNICOS METRO PLAN

Fuente: Elaboración propia

COMITÉS TÉCNICOS METROPLAN			
C	T	COMITÉ	FECHA
1	5	PAISAJE Y PATRIMONIO – TARDE	LUNES 26 FEBRERO
2	1	BIODIVERSIDAD Y SERVICIOS ECOSISTEMICOS – MAÑANA	MARTES 27 FEBRERO
	9	SEGURIDAD VIAL – TARDE	
3	2	PLAN DE ORDENAMIENTO ESPEJO DEL TOPOCORO – MAÑANA	MIERCOLES 28 FEBRERO
	13	EQUIPAMIENTOS DOTACIONALES – TARDE	
4	3	RESILENCIA TERRITORIAL – MAÑANA	JUEVES 1 MARZO
	14	DISPOSICION FINAL DE RESIDUOS SOLIDOS (PGIRS) – TARDE	
5	4	ENERGIAS ALTERNATIVAS – MAÑANA	VIERNES 2 MARZO
	17	SUELOS PARA VIS Y VIP – TARDE	
6	11	RESTRICCIONES A LA MOVILIDAD – TARDE	LUNES 5 MARZO
7	19	CESIONES TIPO A Y GESTION TERRITORIAL	MARTES 6 MARZO
	20	EXPANSIÓN URBANA Y SUELO RURAL	
	21	BORDES LIMITROFES TERRITORIALES URBANO RURALES – TODO DÍA	
8	6	NUEVAS ÁREAS PROTEGIDAS SIRAP – am	MIERCOLES 7 MARZO
	10	MOVILIDAD SOSTENIBLE – TARDE	
9	7	POMCA CUENCA RIO LEBRIJA – MAÑANA	JUEVES 8 MARZO
	18	PLAN MAESTRO DE ESPACIO PUBLICO – pm	
10	12	METROLINEA Y SITM – MAÑANA	VIERNES 9 MARZO
	16	ASENTAMIENTOS SUBNORMALES Y GESTION DE RIESGO – TARDE	
11	8	PLAN DE ORDENAMIENTO DEPARTAMENTAL SANTANDER – TARDE	MARTES 13 MARZO
	15	PLAN DE TRATAMIENTO DE AGUAS SERVIDAS (PSMV) – MAÑANA	

IDENTIFICACIÓN Y CONSTRUCCIÓN DEL MAPA DE ACTORES

Ilustración 2. ACTORES ESTRATÉGICOS DEL TERRITORIO

ESPACIOS DE PARTICIPACIÓN

Nivel local, regional, departamental y nacional:

- ✓ Entidades territoriales
- ✓ Autoridades
- ✓ Entidades de control
- ✓ Empresas prestadoras de servicios
- ✓ Instituciones
- ✓ Gremios
- ✓ Consultores
- ✓ Asociaciones de profesionales
- ✓ Academia
- ✓ ONG´S
- ✓ Comunidad.

CONCLUSIONES DEL PROCESO

Dentro del desarrollo técnico de los sistemas - Fase II ESTRUCTURACIÓN DE LOS SISTEMAS, el cual fue base conceptual para la actual formulación del PEMOT, se llevó a cabo el proceso de formulación participativa, concluyendo con la definición del Cruce de Documentos de Interés, la Definición de los Sistemas y la Definición de los componentes de cada uno de ellos tal como se enuncia a continuación:

Gráfica 1. DESARROLLO TÉCNICO DE LOS SISTEMAS

ESTRUCTURA DE LOS SISTEMAS		
CRUCE DE DOCUMENTOS DE INTERÉS	DEFINICIÓN DE LOS SISTEMAS	DEFINICIÓN DE LAS SUBTEMÁTICAS

CRUCE DE DOCUMENTOS DE INTERÉS	HECHOS METROPOLITANOS - PIDM
	TEMÁTICAS DEL DOCUMENTO TÉCNICO DE SOPORTE
	LEY 1625 - 2013
	ÍNDICE DE PROSPERIDAD URBANA

De este proceso de participación se obtuvieron los siguientes resultados por cada uno de los sistemas.

SISTEMA NATURAL METROPOLITANO
208 proyectos de directrices

SISTEMA DE VÍAS Y TRANSPORTE METROPOLITANO
101 proyectos de directrices

INFRAESTRUCTURAS Y EQUIPAMIENTOS METROPOLITANOS
56 proyectos de directrices

VIVIENDA Y HÁBITAT METROPOLITANO
117 proyectos de directrices

ESPACIO PÚBLICO METROPOLITANO
58 proyectos de directrices

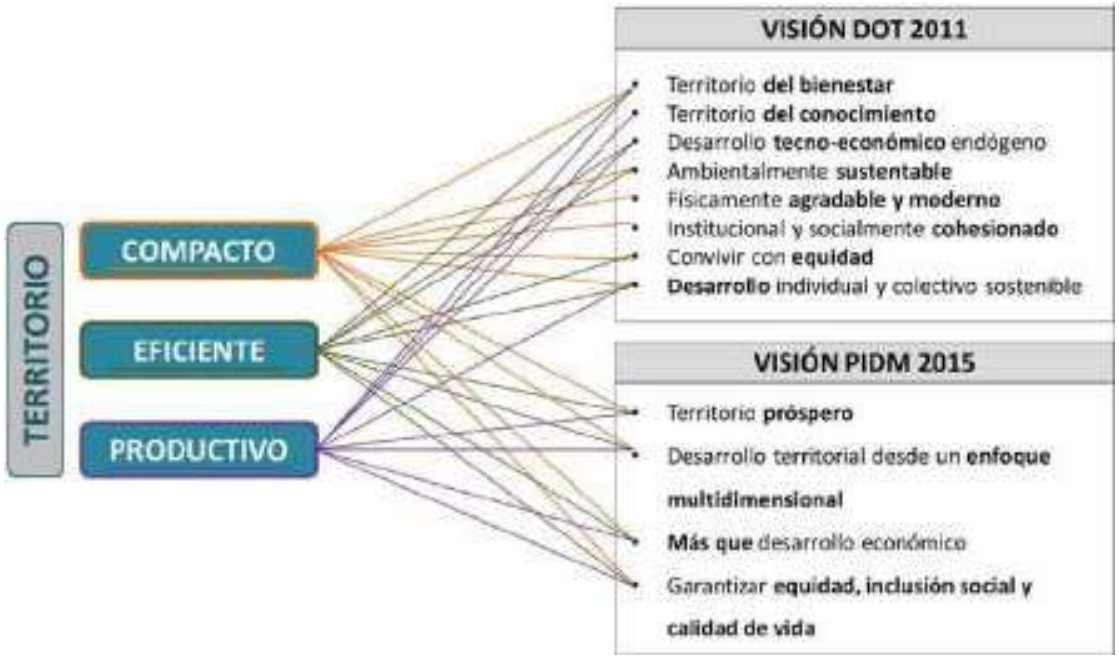
VÍNCULOS URBANO – RURALES
55 proyectos de directrices

Una vez concluida la etapa de participación se tuvieron en cuenta los insumos necesarios para desarrollar el modelo de ocupación metropolitano participativo sobre el cual se establecen cada una de las directrices.

Así las cosas, al homologar el Plan de Desarrollo metropolitano en una dimensión espacial, se establecieron las estrategias sobre las cuales se desarrollan las normas generales obligatorias, así como las directrices por cada uno de los sistemas.

Ilustración 3. ATRIBUTOS DEL MODELO DE OCUPACIÓN TERRITORIAL DEL AMB DEFINIDO EN EL PIDM 2015 VS. ELEMENTOS ESTRUCTURANTES DE LA VISIÓN METROPOLITANA DE LAS DOTM 2001 Y DEL PIDM 2015

Fuente: elaboración propia (CEPEC - Universidad del Rosario 2016), con base en (Área Metropolitana de Bucaramanga, 2011c) y (Área Metropolitana de Bucaramanga, 2015c)



MODELO DE OCUPACIÓN

La visión territorial del PIDM establece la noción de un territorio próspero, evoca al concepto de satisfacción de las necesidades básicas y a tener oportunidades que permitan satisfacer también las expectativas y ambiciones. La prosperidad es un concepto multidimensional, y es también un proceso cuyo devenir es favorable en aquello que se emprende, pero alcanzando resultados significativamente mejores a lo que se podría haber esperado, de modo que múltiples factores convergen para que todo funcione y avance del mejor modo posible. A partir de este análisis sobre cómo se integrarían los atributos del modelo de ocupación del PIDM 2015 y los sistemas estructurantes del territorio, se identificaron una serie de elementos estratégicos que integran el modelo de ocupación y que fueron la base para el proceso de formulación participativa.

Tabla 1. ELEMENTOS ESTRATÉGICOS PARA LA CONSTRUCCIÓN PARTICIPATIVA DE LA VISIÓN TERRITORIAL DEL FUTURO PEMOT

Fuente: Elaboración propia con base en CEPEC – Universidad del Rosario (2016).

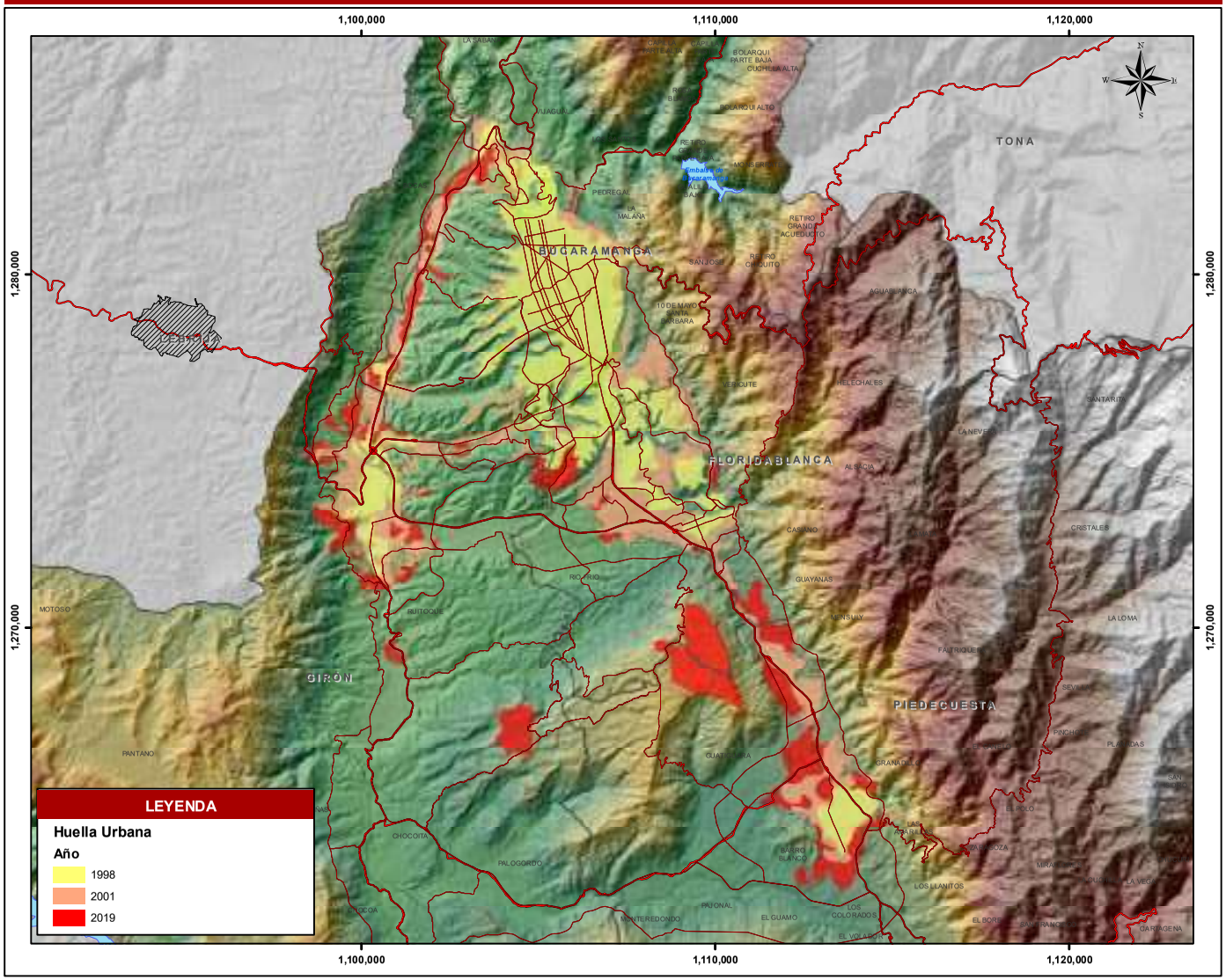
		SISTEMAS ESTRUCTURANTES DEL TERRITORIO	
		MEDIO NATURAL	MEDIO CONSTRUIDO
MODELO DE OCUPACIÓN TERRITORIAL	COMPACTO	1. PROTECCIÓN DEL MEDIO FÍSICO NATURAL Y PRODUCTIVO 2. INTEGRIDAD, CONTINUIDAD Y FRANJAS DE TRANSICIÓN PARA LA ESTRUCTURA ECOLÓGICA METROPOLITANA	1. DE ALTA DENSIDAD E INTENSIDAD, CRECIMIENTO COMPACTO 2. NO DISPERSO, DESCENTRALIZADO 3. DIVERSIDAD DE USOS Y ACTIVIDADES, CERCANAS Y BIEN COMUNICADAS
	EFICIENTE	1. ALTA CALIDAD EN PRESTACIÓN DE SERVICIOS ECOSISTÉMICOS, CON SEGURIDAD TERRITORIAL: FRENTE A RIESGOS Y BAJO EL ENFOQUE DE SEGURIDAD HUMANA CON SEGURIDAD Y SOBERANÍA ALIMENTARIA 2. SEGURIDAD TERRITORIAL FRENTE AL RIESGO, LAS AMENAZAS Y AL CAMBIO CLIMÁTICO	1. ENTORNOS URBANOS SEGUROS FRENTE AL RIESGO, LAS AMENAZAS Y AL CAMBIO CLIMÁTICO 2. BAJO COSTO EN PRODUCCIÓN Y MANTENIMIENTO: ECO-EFICIENCIA 3. GENERADOR DE VIVIENDA Y EMPLEO, DIGNOS Y DE CALIDAD 4. SERVICIOS PÚBLICOS Y SOCIALES ACCESIBLES 5. METABOLISMO URBANO DE BAJO IMPACTO 6. EFICIENCIA Y EFICACIA PARA EL MODELO
	PRODUCTIVO	1. ACTIVIDADES PRODUCTIVAS COMPATIBLES CON EL MEDIO NATURAL DE BAJA INTENSIDAD Y ALTA CALIDAD, ORIENTADAS AL OCIO, DEPORTE Y CULTURA, ASÍ COMO PARA ABASTECIMIENTO INTERNO METROPOLITANO 2. APROVECHAMIENTO RESPONSABLE Y SOSTENIBLE DE LOS RECURSOS NATURALES	1. ESPECIALIZACIÓN TERRITORIAL, INTELIGENTE E INNOVADORA, ORIENTADA AL SECTOR CUATERNARIO 2. CALIFICACIÓN CON LOGÍSTICA DE SOPORTE, QUE GENERE ALTO VALOR Y ORIENTADA A MERCADOS NACIONALES Y EXTERNOS 3. PRODUCTIVIDAD EN EL USO FORMAL DEL ESPACIO PÚBLICO

En resumen, el modelo territorial metropolitano busca primordialmente ser compacto, eficiente y productivo. El modelo busca frenar el escenario tendencial[6] que, aleja al AMB de un territorio de tipología compacta, y para ello, debe identificar nuevas centralidades que conformen un sistema de asentamientos en red que evite una compactación del territorio por su urbanización y conseguir la máxima eficiencia de las infraestructuras en general, los hallazgos agregados se pueden resumir en dos aspectos fundamentales:

El modelo busca a partir de la cohesión territorial identificar una identidad metropolitana que permita que el AMB interactúe con la región circundante y evite que se siga ocupando con desarrollos de vivienda e industria, lo cual repercute en el desarrollo desequilibrado. De esta manera debe evitarse la continuación del proceso de expansión desordenado del Área Metropolitana.

6 En el diagnóstico estrategico realizado por el CEPEC de la Universidad del Rosario para la AMB en el año 2016 se definieron los escenarios de ocupacion y el Modelo de Ocupacion que finalmente fue discutido en los diversos talleres.

HUELLA URBANA DEL ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA



ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA

HUELLA URBANA DEL ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA

ESCALA
1:140,000

0 0.5 1 2 3 4 Km

1 centímetro en el mapa equivale a 1.4 kilómetros en terreno

INFORMACIÓN ESPACIAL

Sistema de Coordenadas Proyectadas:
MAGNA Colombia Bogota
Proyección: Transversa Mercator
Falso Este: 1000000,0
Falso Norte: 1000000,0
Longitud de origen:-74,077
Latitud de origen: 4,59620
Sistema de Coordenadas Geográficas:
GCS MAGNA. Datum: Magna

CONVENCIONES

- Drenaje Sencillo
- Embalse
- Ríos
- Red Vial
- Cabeceras Municipales
- Límite Municipal AMB

FUENTE DE INFORMACIÓN

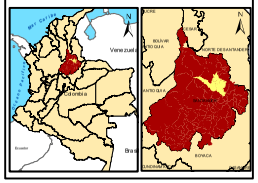
Cartografía Base: IGAC, 2008

Cartografía Temática: Área Metropolitana de Bucaramanga AMB

Fecha: 21 de Mayo de 2019

Nombre del Archivo:
Mapa_AMB_17_Huella_Urbana_AMB

LOCALIZACIÓN DE SANTANDER EN COLOMBIA



- **TURISMO PUNTUAL**

En el AMB aún no ha consolidado su oferta turística a pesar de la gran diversidad de atractivos naturales, religiosos, culturales y de aventura. Esto debido a que no se ha logrado encadenar o articular de manera formal u organizada, la oferta de la actividad turística y a la poca importancia (manejo atomizado) del patrimonio en el desarrollo departamental.

5.1 SÍNTESIS DEL MODELO TERRITORIAL FORMULADO MTF

Se propone un modelo que permita el desarrollo de un territorio "esponjado", en el que lo urbano se compacte y el espacio suburbano funcione a modo de "colchón" que amortigüe el impacto en lo rural y en la Estructura Ecológica Metropolitana (EEM), actuando a la vez como espacio conector continuo a modo de franjas de transición entre uno y otro. Debe frenar el estrés territorial generado por la presión urbanística sobre las áreas de la EEM colindantes o cercanas a las áreas urbanas.

Es importante para la sustentabilidad del territorio permitir la conexión de los elementos que cuentan con categorías de protección ambiental con los ecosistemas estratégicos de tal manera que se disminuya la fragmentación existente en el territorio metropolitano.

En el modelo propuesto se proyecta la consolidación del AMB como un nodo industrial importante, particularmente en relación con la producción industrial de la moda de tal manera que articule la pequeña industria.

Asimismo, la consolidación de la agroindustria es un factor fundamental para la diversificación del sector industrial concentrado actualmente en la industria petroquímica, por lo que se precisa que los municipios de la zona del AMB, contemplen figuras asociativas que permitan definir en sus planes de ordenamiento el uso del suelo para la localización de infraestructura productiva de carácter regional y el desarrollo de actividades agrícolas y agroforestales, para el impulso de la agroindustria de cacao, piña y otros frutales, además de la industria de productos forestales que se evidencian.

Es indispensable el mejoramiento de la red vial entre los municipios involucrados y el tránsito a un modelo de movilidad que contemple diversos modos de movilizarse, en ese sentido y por la topografía se plantean una serie de calves y de cicloinfraestructura metropolitana.

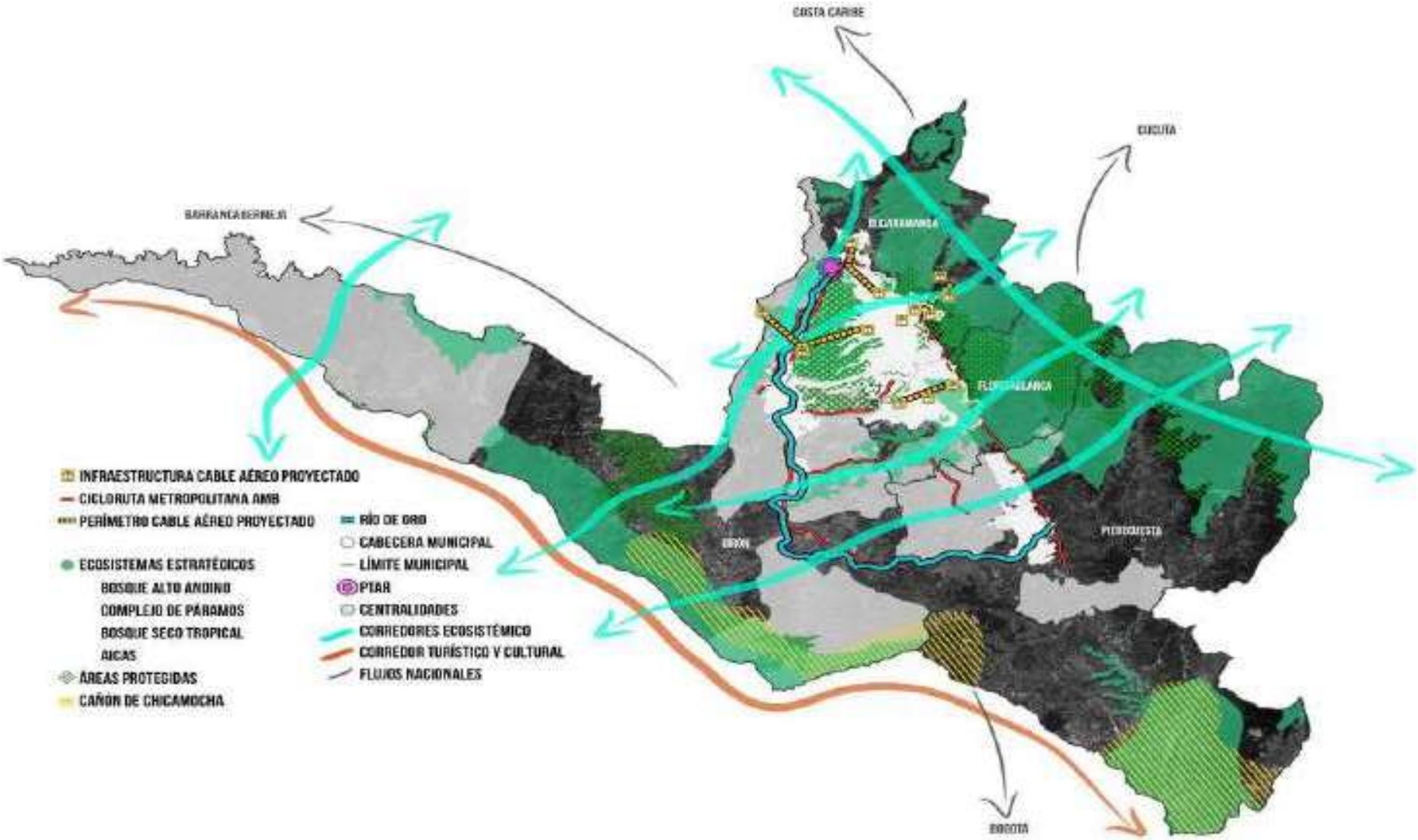
El potencial avícola con el que cuenta el departamento de Santander, que lo consolida como el segundo productor a nivel nacional de huevos y carne, permite identificar la necesidad de promover la tecnificación y mejoramiento de las condiciones productivas. Esto requiere: Girón y Piedecuesta (municipios con mayor dinámica productiva avícola), definan en sus planes de ordenamiento municipal, áreas adecuadas para uso del suelo acordes con esta actividad productiva, que establezcan los condicionantes ambientales necesarios para reducir los impactos sobre el ambiente y (ii) gestión para promover con los empresarios y pequeños productores la implementación de mecanismos para el desarrollo tecnológico en el mejoramiento de los procesos productivos y los alimentos, así como la implementación de galpones con ambientes controlados y bioseguros.

Para la consolidación de corredor turístico de la zona central que articule los sitios turísticos del AMB con relación a la García-Rovira, se proyecta el mejoramiento de la vía Bucaramanga- Málaga y la construcción de un tramo de metro cable o red de cable aéreo desde Piedecuesta hasta Málaga, el turismo religioso y de salud en el AMB, el turismo de artesanías en Bucaramanga Girón y la restauración y recuperación de los sitios y monumentos de valor patrimonial en Bucaramanga y Girón, como parte del potenciamiento del sector en el AMB.

Finalmente, en aspectos sociales, se consideran la definición de una localización estratégica para el desarrollo de programas de vivienda nueva para la superación del déficit cuantitativo a 2035 proyectado por las dinámicas poblacionales, principalmente en municipios como Piedecuesta y Girón donde se prevé las mayores tasas de crecimiento de la población, así como la gestión para implementar programas para el mejoramiento de las viviendas con deficiencias cualitativos y la superación de la pobreza .

Figura 1. MODELO DE OCUPACIÓN PROPUESTO

Fuente: Elaboración Propia, Área Metropolitana de Bucaramanga- UNCRD


COSTA CARIBE
CÚCUTA
BARRANCABERMEJA
BUCARAMANGA
FLORIDABLANCA
GIRON
PIEDECUESTA
BOGOTÁ
INFRAESTRUCTURA CABLE AÉREO PROYECTADO
CICLORUTA METROPOLITANA AMB
PERÍMETRO CABLE AÉREO PROYECTADO
ECOSISTEMAS ESTRATÉGICOS
BOSQUE ALTO ANDINO
COMPLEJO DE PÁRAMOS
BOSQUE SECO TROPICAL
AICAS
ÁREAS PROTEGIDAS
CAÑON DE CHICAMOCHA
RÍO DE ORO
CABECERA MUNICIPAL
LÍMITE MUNICIPAL
PTAR
CENTRALIDADES
CORREDORES ECOSISTÉMICO
CORREDOR TURÍSTICO Y CULTURAL
FLUJOS NACIONALES

DIRECTRICES

En desarrollo del principio de planeación en cascada a partir de las tensiones y/o potencialidades encontradas, las directrices se desarrollan a partir del nivel competencial metropolitano armonizado con el municipal. En ese sentido, existen unos lineamientos que se desarrollarán a partir de la acción territorial metropolitana que incluye los mecanismos de gestión y la actuación urbanística que le es propia al Área Metropolitana.

Así las cosas, se trata de lineamientos que permiten al Área activar los mecanismos de gestión, financiación que concretan la acción planificadora propia metropolitana.

Dimensión Ambiental	Dimensión Social	Dimensión Económica
Expansión no coordinada de áreas urbanas por la no reglamentación de áreas funcionales.	Limitada infraestructura para la transmisión de valor de la actividad agropecuaria en el departamento	Baja calificación en cuanto al índice de logística debido a la falta de infraestructura
Desequilibrios territoriales limítrofes	Pérdida de viajes del sistema BRT, que conlleva al aumento del transporte informal	Desequilibrio con relación al origen destino de la carga seca que ingresa y sale del AMB
Alta Fragmentación en el territorio metropolitano	Limitada infraestructura vial que conecte regionalmente	Reducida consolidación de clústeres productivos
Limitada infraestructura para la expansión de redes de acueducto	Inexistencia de un sistema multimodal de transporte público	Limitada consolidación del corredor turístico principal del departamento
Descoordinación en las acciones frente a la cuenca del río de oro en términos de riesgo y adaptabilidad al cambio climático	Concentración de los Grupos de Investigación en ciencias sociales y no se aprovecha potencial investigativo en temas agropecuarios y de conservación.	Limitada tecnificación de las actividades avícolas en algunas zonas en el área metropolitana , además de bajo control ambiental en las zonas de mayor producción
Poca conectividad de los Ecosistemas de Bosque Seco y el valle del Río de Oro	Reducida infraestructura aéreas Nulo aprovechamiento de la red ferroviaria y el transporte férreo	Déficit cuantitativo de vivienda y con presión por crecimiento demográfico Girón - Piedecuesta
Poca conectividad metropolitana en cuanto a su estructura ecológica principal	Desequilibrio en los flujos metropolitanos Concentración de equipamientos culturales metropolitanos	Imposibilidad de mecanismos de gestión conjunta para habilitación de suelo para vivienda de interés social y/o prioritario

6.1 SISTEMA NATURAL

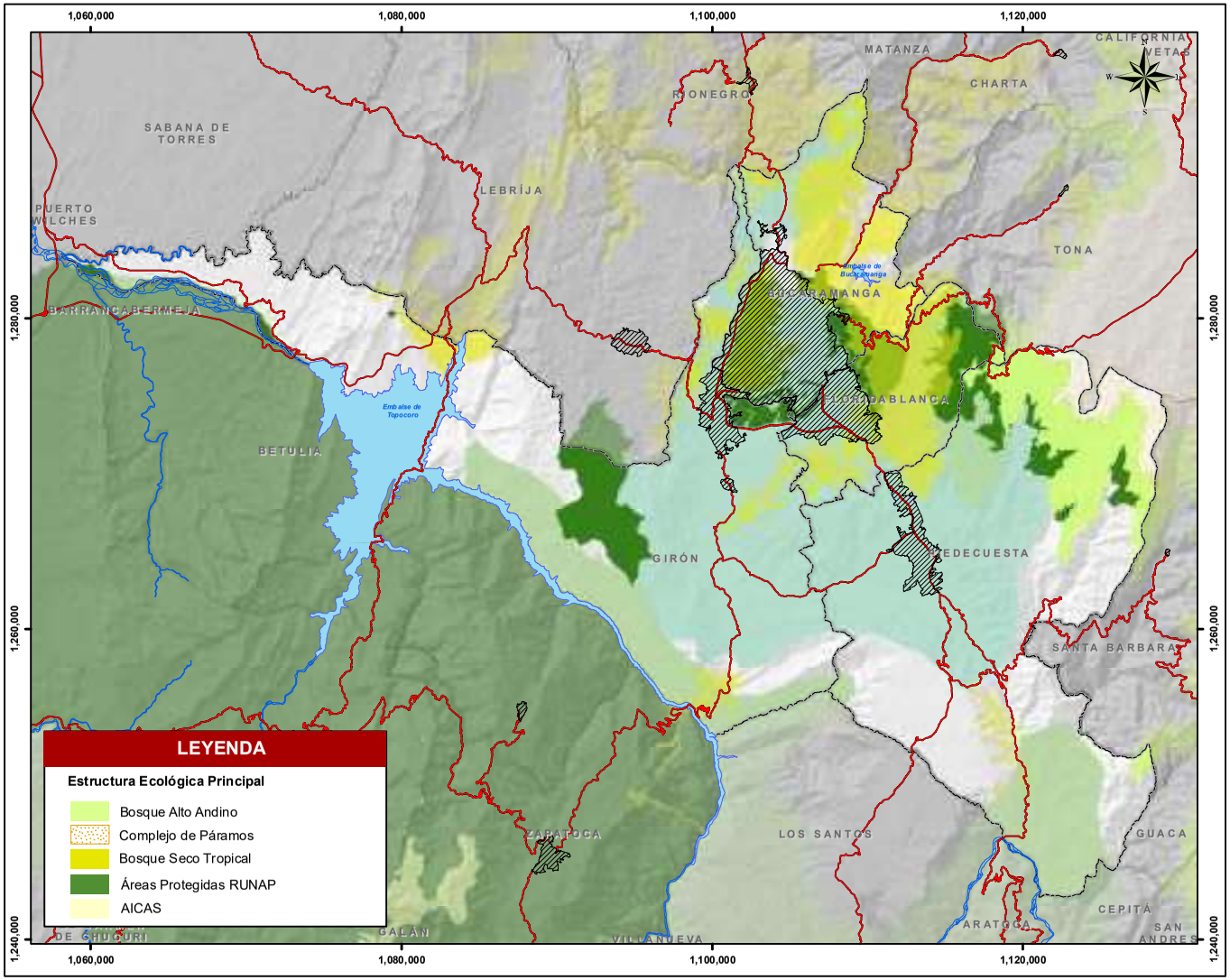
6.1.1 ESTRUCTURA ECOLÓGICA PRINCIPAL

El Decreto 3600 del 2007 (MADS, 2007) también establece la EEC con la función de dar soporte y oferta de recursos a las actividades humanas, productivas y culturales, que se desarrollan en un espacio geográfico. Esta definición se constituye a partir de las áreas productivas con vocación agrícola y pecuaria, los ecosistemas que abastecen y regulan los servicios públicos domiciliarios, los sectores con expresiones del patrimonio cultural, las áreas que cumplen servicios de regulación a las manifestaciones de amenazas naturales, para el caso del Área Metropolitana tenemos las siguientes áreas:

EEP	ÁREA (ha)
BOSQUE ALTO ANDINO	6059,26619
COMPLEJOS DE PARAMOS	2049,46946
BOSQUE SECO TROPICAL	18058,7922
ÁREAS PROTEGIDAS	17502,9104
AICAS	22361,2718

Estas áreas conformaran la estructura ecológica principal del área que garantiza en términos de lo transcrito anteriormente el soporte de los servicios ecosistémicos del AMB. Para este caso dentro de la acción propia del área es establecer la conectividad entre los distintos componentes del AMB a fin de disminuir el índice de fragmentación del AMB y garantizar una mejora en el índice de servicios ecosistémicos.

ESTRUCTURA ECOLÓGICA PRINCIPAL EN EL ÁREA METROPOLITANA



ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA

ESTRUCTURA ECOLÓGICA PRINCIPAL EN EL ÁREA METROPOLITANA

ESCALA
1:320,000
0 1.25 2.5 5 7.5 10 Km
1 centímetro en el mapa equivale a 3.2 kilómetros en terreno

INFORMACIÓN ESPACIAL
Sistema de Coordenadas Proyectadas:
MAGNA Colombia Bogota
Proyección: Transversa Mercator
Falso Este: 1000000,0
Falso Norte: 1000000,0
Longitud de origen:-74,077
Latitud de origen: 4,59620
Sistema de Coordenadas Geográficas:
GCS MAGNA. Datum: Magna

CONVENCIONES
- Drenaje Sencillo
- Embalse
- Ríos
- Red Vial
- Cabeceras Municipales
- Límite Municipal AMB

FUENTE DE INFORMACIÓN
Cartografía Base: IGAC, 2008
Cartografía Temática:
Bosque Alto Andino: LDOT 2014
Complejo de Páramos: IDEAM
Bosque Seco Tropical:IAvH 2014
Áreas Protegidas: RUNAP
AICAS
Fecha: 21 de Mayo de 2019

Nombre del Archivo:
Mapa_AMB_3 Estructura_Ecológica_Principal_AMB.MXD.

LOCALIZACIÓN DE SANTANDER EN COLOMBIA

6.1.2 ESTRUCTURA ECOLÓGICA COMPLEMENTARIA

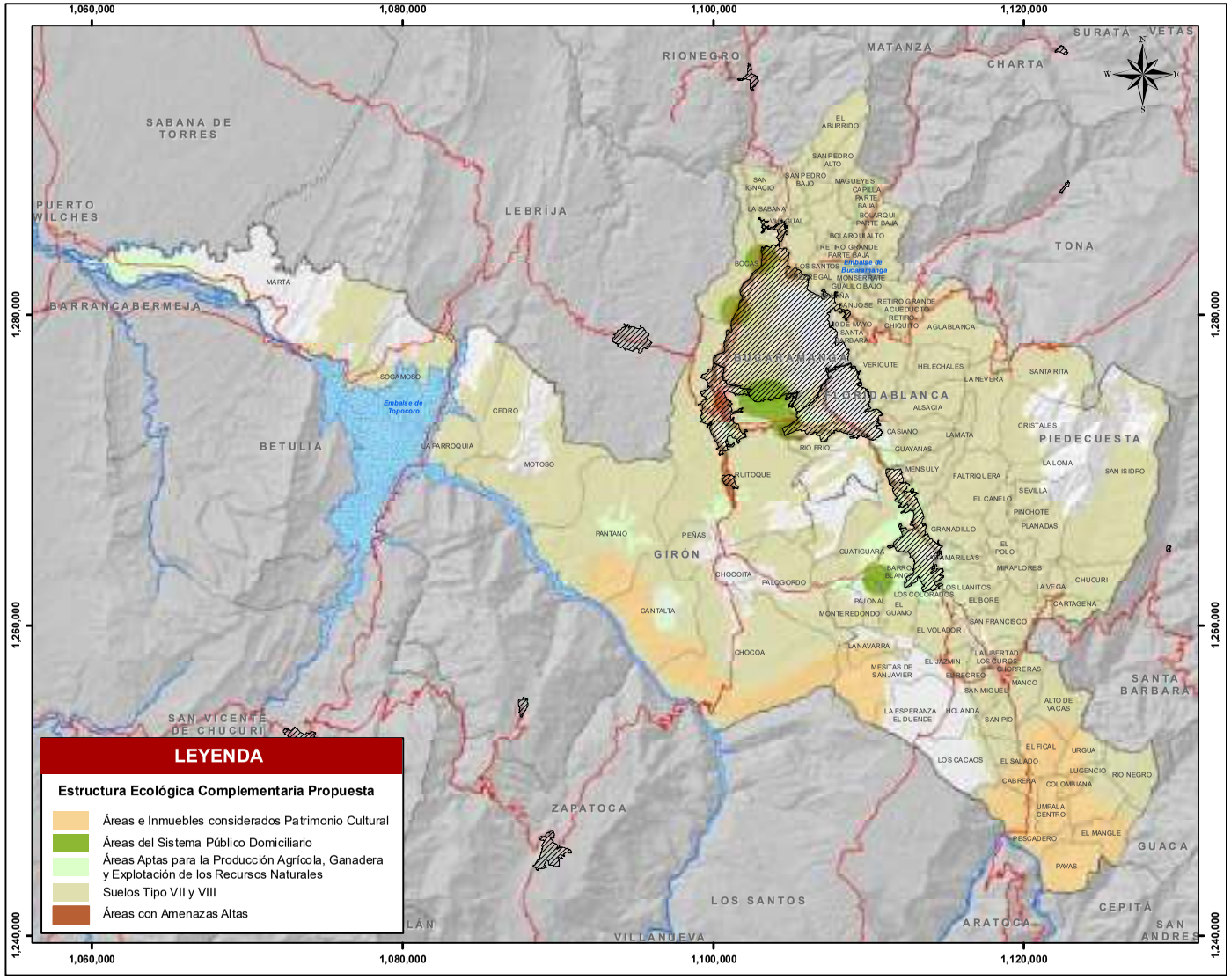
Para el caso de la estructura ecológica complementaria, se adoptaron aquellos elementos considerados de patrimonio, que para el caso del Área Metropolitana se circunscribe al área del Cañón del Chicamocha que está en estos momentos en estudio para ser declarado patrimonio por parte de la UNESCO, y el cual incorpora un elemento del paisaje que configura la identidad no solo del Área Metropolitana sino del departamento de Santander. Adicional a lo anterior se incluyen las áreas de protección de servicios públicos domiciliarios y aquellas zonas que por su aptitud debería protegerse para el desarrollo de usos sostenibles agrícolas, ganaderos y de explotación de recursos naturales.

Adicional a lo anterior se incluyen las áreas calificadas como de alto riesgo por el estudio realizado por la AMB en compañía de la Universidad Industrial de Santander para la cuenca urbana del rio de oro y rio frio.

Es necesario recalcar que el área con aptitud para el desarrollo de sitios de disposición final de residuos sólidos no se incorpora dentro de la Estructura ecológica complementaria, en la medida en que se desarrolló una metodología para identificar aquella zona más apta la cual se encuentra en el capítulo de equipamientos y que adopta las posibles zonas de localización.

ESTRUCTURA ECOLOGICA COMPLEMENTARIA	ÁREA TOTAL(ha)	BUCARAMANGA	FLORIDABLANCA	GIRON	PIEDECUESTA
ÁREAS E INMUEBLES CONSIDERADOS PATRIMONIO CULTURAL	11501,58179	50,246099		4030,808932	7420,526764
ÁREAS DEL SISTEMA PÚBLICO DOMICILIARIO	1917,289345	569,654819	105,660257	927,606522	314,15139
ÁREAS APTAS PARA LA PRODUCCIÓN AGRÍCOLA, GANADERA Y EXPLOTACIÓN DE LOS RECURSOS NATURALES	6064,745642	50,55002	821,075999	2396,630444	2796,489185
SUELOS TIPO VII Y VIII	90198,40711	12188,03165	7144,292849	35450,14195	35419,90637
ÁREAS CON AMENAZAS ALTAS	393,553068	80,98545	60,305532	247,378806	4,88278

ESTRUCTURA ECOLÓGICA COMPLEMENTARIA PROPUESTA EN EL ÁREA METROPOLITANA



ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA

ESTRUCTURA ECOLÓGICA COMPLEMENTARIA EN EL ÁREA METROPOLITANA

ESCALA
1:320,000

0 1.25 2.5 5 7.5 10 Km

1 centímetro en el mapa equivale a 3.2 kilómetros en terreno

INFORMACIÓN ESPACIAL

Sistema de Coordenadas Proyectadas:
MAGNA Colombia Bogota
Proyección: Transversa Mercator
Falso Este: 1000000,0
Falso Norte: 1000000,0
Longitud de origen:-74,077
Latitud de origen: 4,59620
Sistema de Coordenadas Geográficas:
GCS MAGNA, Datum: Magna

CONVENCIONES

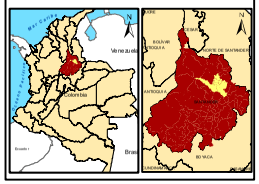
- Drenaje Sencillo
- Embalse
- Rios
- Red Vial
- Cabeceras Municipales
- Límite Municipal AMB

FUENTE DE INFORMACIÓN

Cartografía Base: IGAC, 2008
Cartografía Temática:
Amenaza Altas: Estudio de Riesgo Río de Oro y Río Frío UIS
Infraestructrua de Servicios Públicos: AMB
Fecha: 21 de Mayo de 2019

Nombre del Archivo:
Mapa_AMB_4_Estructura_Ecológica_Complementaria_AMB MXD.

LOCALIZACIÓN DE SANTANDER EN COLOMBIA



6.1.3 RED DE PARQUES METROPOLITANOS

La red de parques metropolitanos que se adoptan, permite al AMB a partir de sus competencias activar mecanismos de gestión de suelo, sobre el cual se podría decir también recae la actuación urbanística propia metropolitana en el sentido que dicha localización de parques incorpora los mismos al suelo de protección. Esta red busca equilibrar brechas territoriales en cuanto al acceso a espacio público por parte de los habitantes del AMB. Para ello es necesario en primer lugar adoptar la red actualizada con 41 parques y garantizarle al Área los mecanismos necesarios para la concreción de los mismos. En ese sentido en este instrumento se permitirá al área determinar reservas cartográficas sobre los predios en que se desarrollaran los parques, declarar derechos de preferencia o usar los mecanismos de adquisición contenidos en la ley.

MUNICIPIO	Nº DE PARQUES	ÁREA DE PARQUES (HA)
BUCARAMANGA	16	2.002,71
BUCARAMANGA - FLORIDABLANCA	1	11,04
BUCARAMANGA, FLORIDABLANCA, GIRÓN	1	229,77
BUCARAMANGA, GIRÓN	1	34,90
FLORIDABLANCA	7	217,82
FLORIDABLANCA, GIRÓN	1	42,93
GIRÓN	5	703,87
GIRÓN - BUCARAMANGA	1	24,11
GIRÓN, BUCARAMANGA	1	177,63
LA CANTERA	1	87,88
PIEDECUESTA	5	223,27
PIEDECUESTA, FLORIDABLANCA	1	27,35
		3.783,28

6.1.4 DIRECTRICES DEL SISTEMA NATURAL

• Se adopta la red de corredores ecológicos que permite la conectividad aquellos nodos de conservación de nivel regional. Estos corredores se encuentran delimitados en el Plano número 14 "mapas de corredores ecosistemas estratégicos"

• Se adopta la red de corredores hídricos metropolitanos. se encuentran delimitados en el Plano número 15 "Estructura hídrica Metropolitana". Se conformarán a partir de 30 metros de franja de protección a partir del nivel de aguas máximas y una zona de espacio publico mínima de 20 metros en los drenajes en suelo urbano y 100 metros en drenajes en suelo rural. En todo caso se podrá en un área que no tenga restricción ambiental

• Incorporar infraestructura para parques siempre y cuando se encuentren incorporados a la red de parques metropolitanos.

• Las cesiones tipo C podrán trasladarse a los predios que hagan parte de la red de corredores siempre y cuando el Área Metropolitana realice una fórmula que permita generar una equivalencia en el valor del m2 de las zonas receptora como de la zona generadora.

• Se adopta la red de parques metropolitanos compuesta por 42 parques metropolitanos así y delimitada en el Plano numero 6 "Red de Parques Metropolitanos"

1. **Parque Metropolitano del Norte**
2. **Parque Metropolitano del Cerro de la Cantera**
3. **Parque Metropolitano de Guatiguará**
4. **Parque Metropolitano de Chapinero**
5. **Parque Metropolitano de Chimitá**
6. **Parque Metropolitano de la Flora**
7. **Parque Metropolitano de Malpaso**
8. **Parque Metropolitano de la Quebrada La Cuellar**
9. **Parque Metropolitano del Borde Sur Oriental**
10. **Parque Metropolitano de Llano Grande**
11. **Parque Lineal Metropolitano del Rio Frio**
12. **Parque Lineal Metropolitano del Rio de Oro**
13. **Parque Metropolitano de la Escarpa de Ruitoque o del Parapente**
14. **Parque Metropolitano de la Escarpa de la Mesa de Lebrija**
15. **Parque Lineal Metropolitano del Rio Suratá**
16. **Parque Metropolitano de Palogordo**
17. **Parque Metropolitano de Las Mojarras**
18. **Parque Metropolitano de La Esmeralda**
19. **Parque Lineal Metropolitano de la Quebrada de La Iglesia**
20. **Parque Lineal Metropolitano de la Quebrada Suratoque**
21. **Parque Lineal Metropolitano de la Quebrada Zapamanga**
22. **Parque Lineal Metropolitano de la Quebrada Carabelas – La Calavera**
23. **Parque Lineal Metropolitano de la Quebrada Aranzoque – Mensulí**
24. **Parque Metropolitano de Morrorico**
25. **Parque Metropolitano del Norte, Sector María Paz**
26. **Parque Metropolitano de la Esperanza**
27. **Parque Metropolitano del Embalse de Tona**
28. **Quebrada Metropolitano de la Quebrada El Loro**
29. **Parque Metropolitano de la Quebrada El Macho**
30. **Parque Metropolitano Vereda 10 de Mayo Santa Bárbara**
31. **Parque Lineal Metropolitano Rio del Hato o Lato**
32. **Parque Metropolitano del Agua (Fase I y II)**
33. **Parque Metropolitano del Agua (Fase III)**
34. **Parque Metropolitano de la Quebrada La Rosita**
35. **Parque Metropolitano de los Cerros Orientales**
36. **Parque Metropolitano de La Familia**
37. **Parque Metropolitano Jardín Botánico Eloy Valenzuela**
38. **Parque Metropolitano Temático Contemplativo de Piedecuesta**
39. **Parque Contemplativo del Carrasco**
40. **Parque Metropolitano de La Ceiba o Bosque de los Caminantes**
41. **Parque Metropolitano de la Palma**
42. **Parque de la escarpa occidental de Bucaramanga.**

Las áreas delimitadas en la red de parques se entienden incorporadas al espacio público de tal manera que le aplican las normas establecidas para el contenidas en la ley 9 de 1989, 388 de 1997 y demás normas aplicables al espacio público. Cuando se superpongan con un área protegida del SINAP se debe respetar la zonificación contenida respectivo plan de manejo y seguirá afecta al espacio público.

En consideración de la amenaza que representan las incertidumbres en las gestiones de delimitación del Páramo de Santurbán y el eventual desarrollo de proyectos mineros en proceso de licenciamiento que establecen un riesgo para la cantidad y calidad del agua, los Municipios del Área Metropolitana de Bucaramanga, acogen la Política Nacional de Gestión Integral del Recurso Hídrico, cuyo objetivo es:

"Garantizar la sostenibilidad del recurso hídrico, mediante una gestión y un uso eficiente y eficaz, articulados al ordenamiento y uso del territorio y a la conservación de los ecosistemas que regulan la oferta hídrica, considerando el agua como factor de desarrollo económico y de bienestar social, e implementando procesos de participación equitativa e incluyente."

PRINCIPIOS

LA POLÍTICA PARA LA GESTIÓN INTEGRAL DEL RECURSO HÍDRICO SE FUNDAMENTA EN LOS SIGUIENTES PRINCIPIOS, TODOS DE IGUAL JERARQUÍA:

BIEN DE USO PÚBLICO: El agua es un bien de uso público y su conservación es responsabilidad de todos.

USO PRIORITARIO: El acceso al agua para consumo humano y doméstico tendrá prioridad sobre cualquier otro uso y en consecuencia se considera un fin fundamental del Estado. Además, los usos colectivos tendrán prioridad sobre los usos particulares.

FACTOR DE DESARROLLO: El agua se considera un recurso estratégico para el desarrollo social, cultural y económico del país por su contribución a la vida, a la salud, al bienestar, a la seguridad alimentaria y al mantenimiento y funcionamiento de los ecosistemas.

INTEGRALIDAD Y DIVERSIDAD: La gestión integral del recurso hídrico armoniza los procesos locales, regionales y nacionales y reconoce la diversidad territorial, ecosistémica, étnica y cultural del país, las necesidades de las poblaciones vulnerables (niños, adultos mayores, minorías étnicas), e incorpora el enfoque de género.

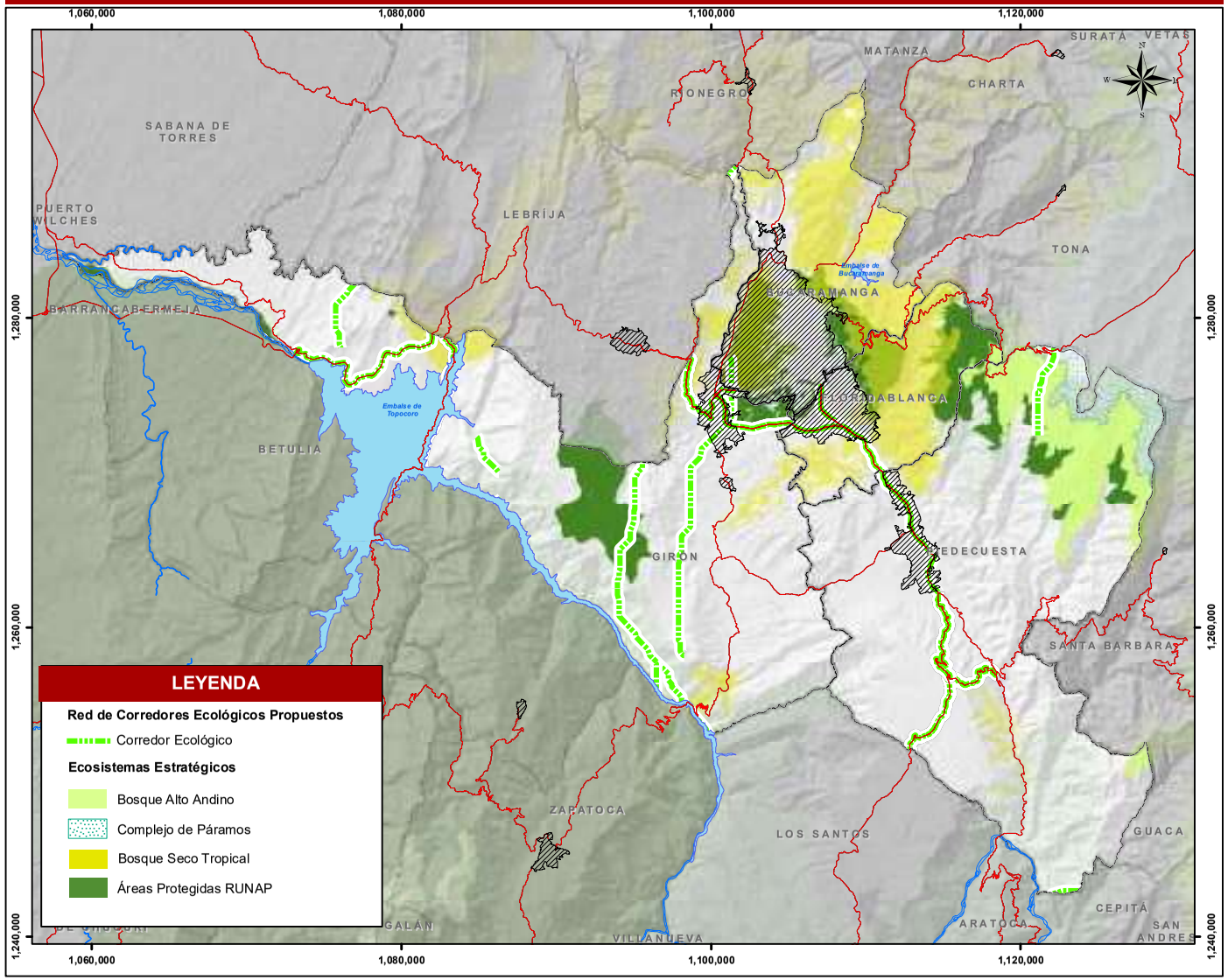
UNIDAD DE GESTIÓN: La cuenca hidrográfica es la unidad fundamental para la planificación y gestión integral descentralizada del patrimonio hídrico.

AHORRO Y USO EFICIENTE: El agua dulce se considera un recurso escaso y por lo tanto, su uso será racional y se basará en el ahorro y uso eficiente.

PARTICIPACIÓN Y EQUIDAD: La gestión del agua se orientará bajo un enfoque participativo y multisectorial, incluyendo a entidades públicas, sectores productivos y demás usuarios del recurso, y se desarrollará de forma transparente y gradual propendiendo por la equidad social.

INFORMACIÓN E INVESTIGACIÓN: El acceso a la información y la investigación son fundamentales para la gestión integral del recurso hídrico.

RED DE CORREDORES ECOLÓGICOS PROPUESTOS EN EL ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA



ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA

RED DE CORREDORES ECOLÓGICOS PROPUESTOS EN EL ÁREA METROPOLITANA

ESCALA
1:320,000
0 1.25 2.5 5 7.5 10 Km
1 centímetro en el mapa equivale a 3.2 kilómetros en terreno

INFORMACIÓN ESPACIAL
Sistema de Coordenadas Proyectadas:
MAGNA Colombia Bogota
Proyección: Transversa Mercator
Falso Este: 1000000,0
Falso Norte: 1000000,0
Longitud de origen:-74,077
Latitud de origen: 4,59620
Sistema de Coordenadas Geográficas:
GCS MAGNA. Datum: Magna

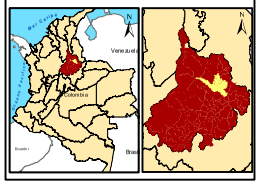
CONVENCIONES
- Drenaje Sencillo
- Embalse
- Ríos
- Red Vial
- Cabeceras Municipales
- Límite Municipal AMB

FUENTE DE INFORMACIÓN
Cartografía Base: IGAC, 2008
Cartografía Temática:
Bosque Alto Andino: LDOT 2014
Complejo de Páramos: IDEAM
Bosque Seco Tropical: AVH 2014
Áreas Protegidas: RUNAP

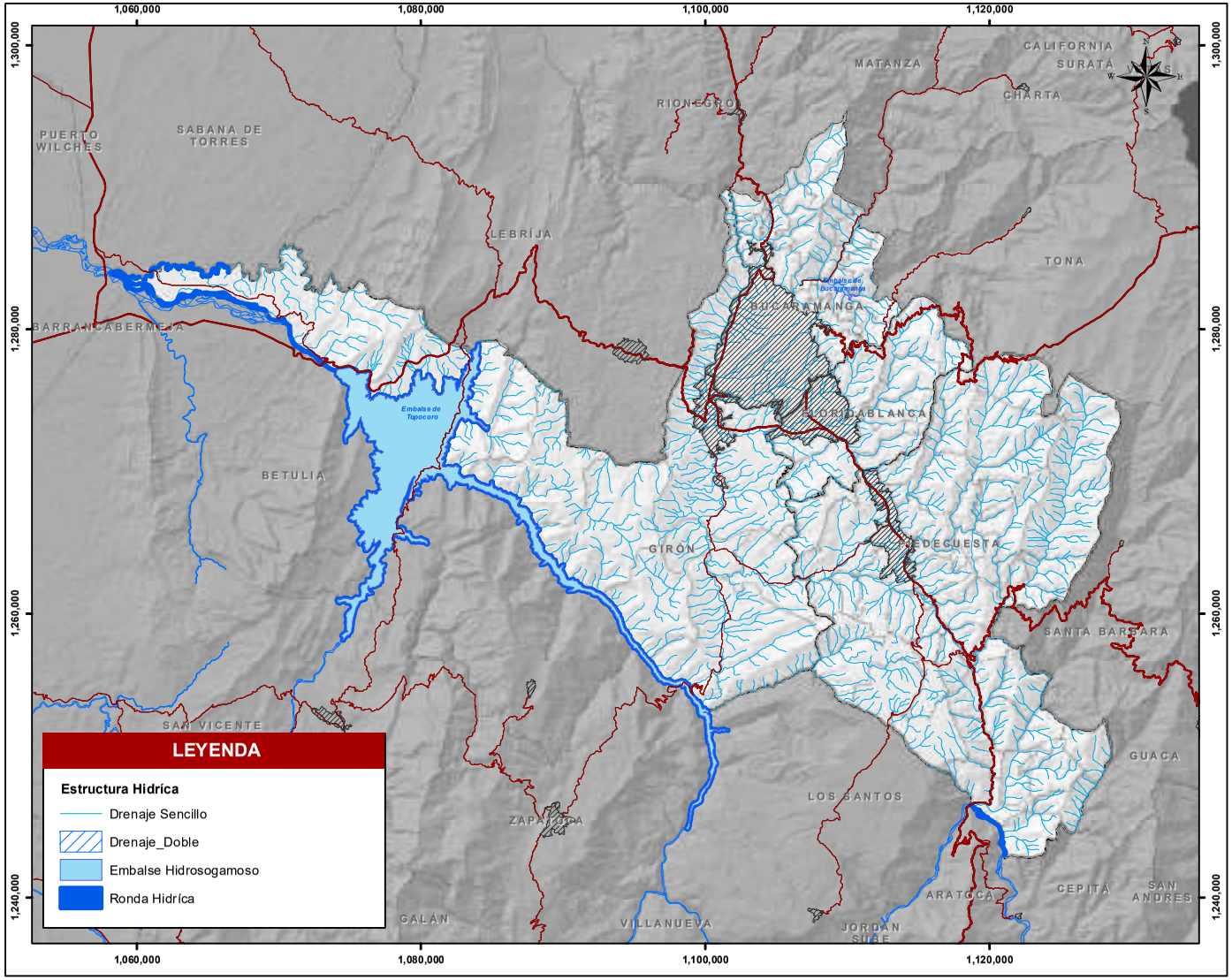
Fecha: 2 de Agosto de 2019

Nombre del Archivo:
Mapa_AMB_9_Red_Corredores_Ecológicos_Propuestos_AMB

LOCALIZACIÓN DE SANTANDER EN COLOMBIA



ESTRUCTURA HIDRÍCA DEL ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA



ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA

ESTRUCTURA HIDRÍCA DEL ÁREA METROPOLITANA

ESCALA
1:350,000

1 centímetro en el mapa equivale a 3.5 kilómetros en terreno

0 1.5 3 6 9 12 Km

INFORMACIÓN ESPACIAL

Sistema de Coordenadas Proyectadas:
MAGNA Colombia Bogota
Proyección: Transversa Mercator
Falso Este: 1000000,0
Falso Norte: 1000000,0
Longitud de origen:-74,077
Latitud de origen: 4,59620
Sistema de Coordenadas Geográficas:
GCS MAGNA. Datum: Magna

CONVENCIONES

- Drenaje Sencillo
- Embalse
- Rios
- Red Vial
- Cabeceras Municipales
- Límite Veredal AMB
- Límite Municipal AMB

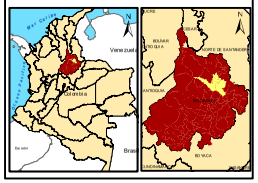
FUENTE DE INFORMACIÓN

Cartografía Base: IGAC, 2008
Cartografía Temática: IGAC, 2008

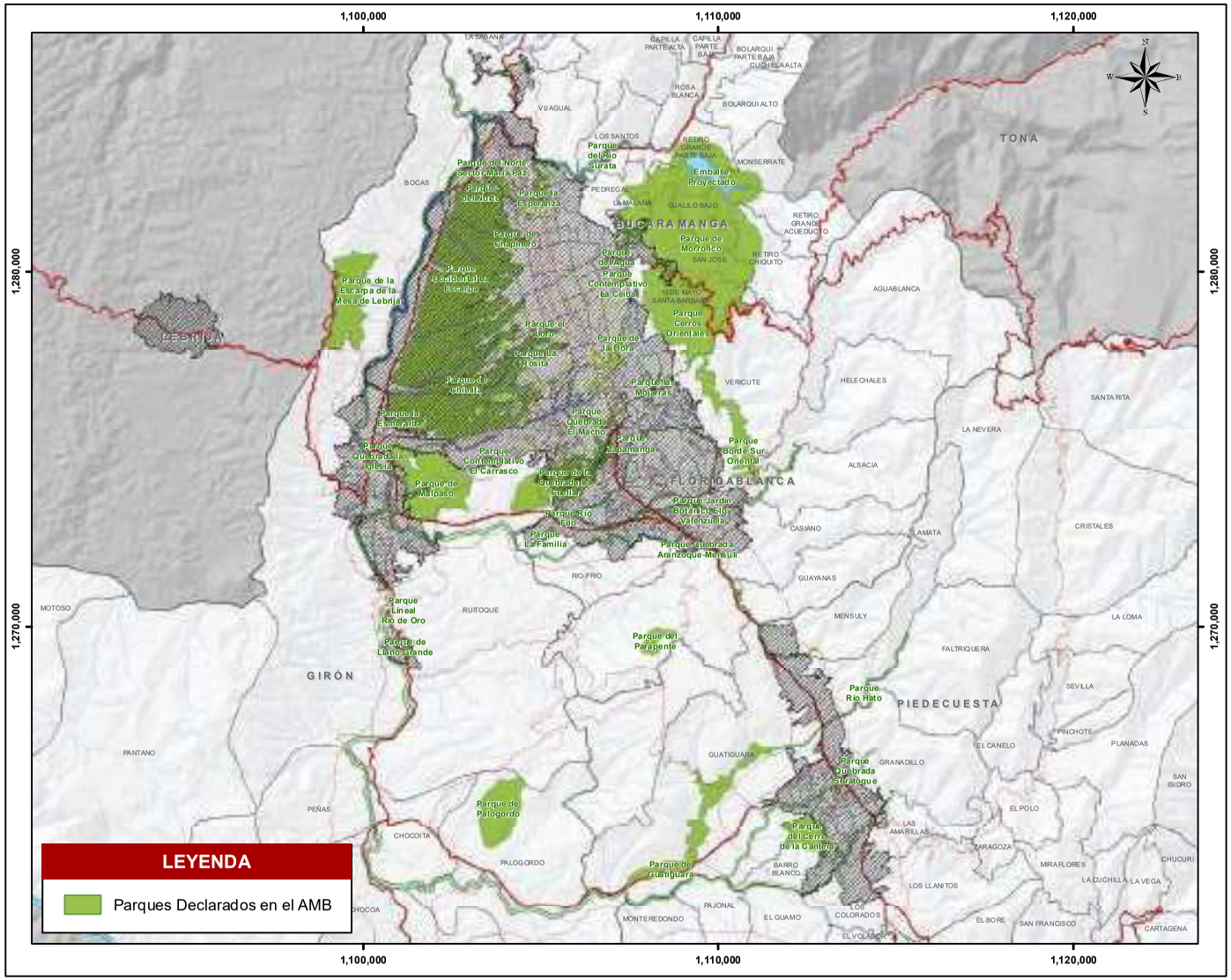
Fecha: 23 de Agosto de 2019

Nombre del Archivo:
Mapa_AMB_15_Estructura_Hidríca_Área_Metropolitana

LOCALIZACIÓN DE SANTANDER EN COLOMBIA



PARQUES METROPOLITANOS DECLARADOS EN EL ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA



ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA

PARQUES METROPOLITANOS DECLARADOS EN EL ÁREA METROPOLITANA

ESCALA
1:140,000

0 0.5 1 2 3 4 Km

1 centímetro en el mapa equivale a 1.4 kilómetros en terreno

INFORMACIÓN ESPACIAL

Sistema de Coordenadas Proyectadas:
MAGNA Colombia Bogota
Proyección: Transversa Mercator
Falso Este: 1000000,0
Falso Norte: 1000000,0
Longitud de origen:-74,077
Latitud de origen: 4,59620
Sistema de Coordenadas Geográficas:
GCS MAGNA. Datum: Magna

CONVENCIONES

- Drenaje Sencillo
- Embalse
- Ríos
- Red Vial
- Cabeceras Municipales
- Límite Municipal AMB
- Parques Urbanos

FUENTE DE INFORMACIÓN

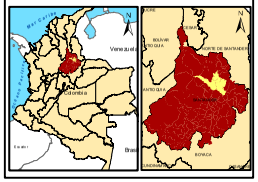
Cartografía Base: IGAC, 2008

Cartografía Temática: Área Metropolitana de Bucaramanga AMB

Fecha: 21 de Mayo de 2019

Nombre del Archivo:
Mapa_AMB_6_Parques_Metropolitanos_Declarados_AMB MXD.

LOCALIZACIÓN DE SANTANDER EN COLOMBIA



6.1.5 INSTRUMENTOS APLICABLES POR EL ÁREA METROPOLITANA PARA LA RED DE PARQUES:

EL ÁREA METROPOLITANA PODRÁ HACER USO DE LOS SIGUIENTES INSTRUMENTOS:

- **Anuncio de Proyecto**
- **Reservas Cartográficas**
- **Localización de cesiones en áreas destinadas para parques**
- **Enajenación Voluntaria. Contribución por valorización**
- **Cesiones tipo C**
- **Sobretasa ambiental**

6.2 SISTEMA DE MOVILIDAD

El sistema debe entenderse a partir de la definición del sistema metropolitano de vías y transporte público urbano (colectivo, mixto, masivo, individual tipo taxi).

En desarrollo del modelo de ocupación la movilidad como sistema implica las decisiones que el AMB puede tomar en su calidad de planificador metropolitano de tal suerte que se adopta un modelo multimodal de transporte que busca conectar aquellos flujos de personas y bienes. Dentro de las tensiones encontrada se resalta que el sistema BRT ha venido perdiendo pasajeros los cuales se han pasado al modo particular y que se adoptan nuevas formas de movilidad que permiten complementar el modo carreteable.

En ese caso también encontramos una acción territorial propia metropolitana que permite activar mecanismos de gestión y la definición de actuaciones y acciones urbanísticas metropolitanas. Se adopta una red férrea masiva que debe reemplazar las líneas troncales BRT en la medida que la perdida de pasajeros y la disminución de las rutas con el fin de mantener baja la tarifa técnica ha hecho que el mototaxismo se convierta en el principal competidor de dicho sistema.

Para este sistema se definen la localización de terminales satélites de transporte como un equipamiento metropolitano que permita a partir de una actuación publica garantizar la captura de posibles plusvalías. Adicionalmente el desarrollo de estos terminales debe seguir las normas generalmente obligatorias contenidas para el sistema de equipamientos.

6.2.1 DIRECTRICES SISTEMA DE MOVILIDAD

El Área Metropolitana en ejercicio de su acción territorial adoptará la malla vial metropolitana contenida en el plan maestro de movilidad e identificado en el Plano 18 “Malla Vial Metropolitana”

No obstante, lo anterior, y con el fin de consolidar un sistema de transporte intermodal se adopta la red de cables y la red de cicloinfraestructura metropolitana delimitada en el Plano 2 “Infraestructura propuesta”.

ANILLO VIAL PERIMETRAL

El Área Metropolitana de Bucaramanga priorizará el proyecto del corredor circunvalar o anillo perimetral metropolitano, que tiene como propósito dar continuidad a la red de autopistas nacionales y a los flujos de transporte que no tienen un destino urbano inmediato.

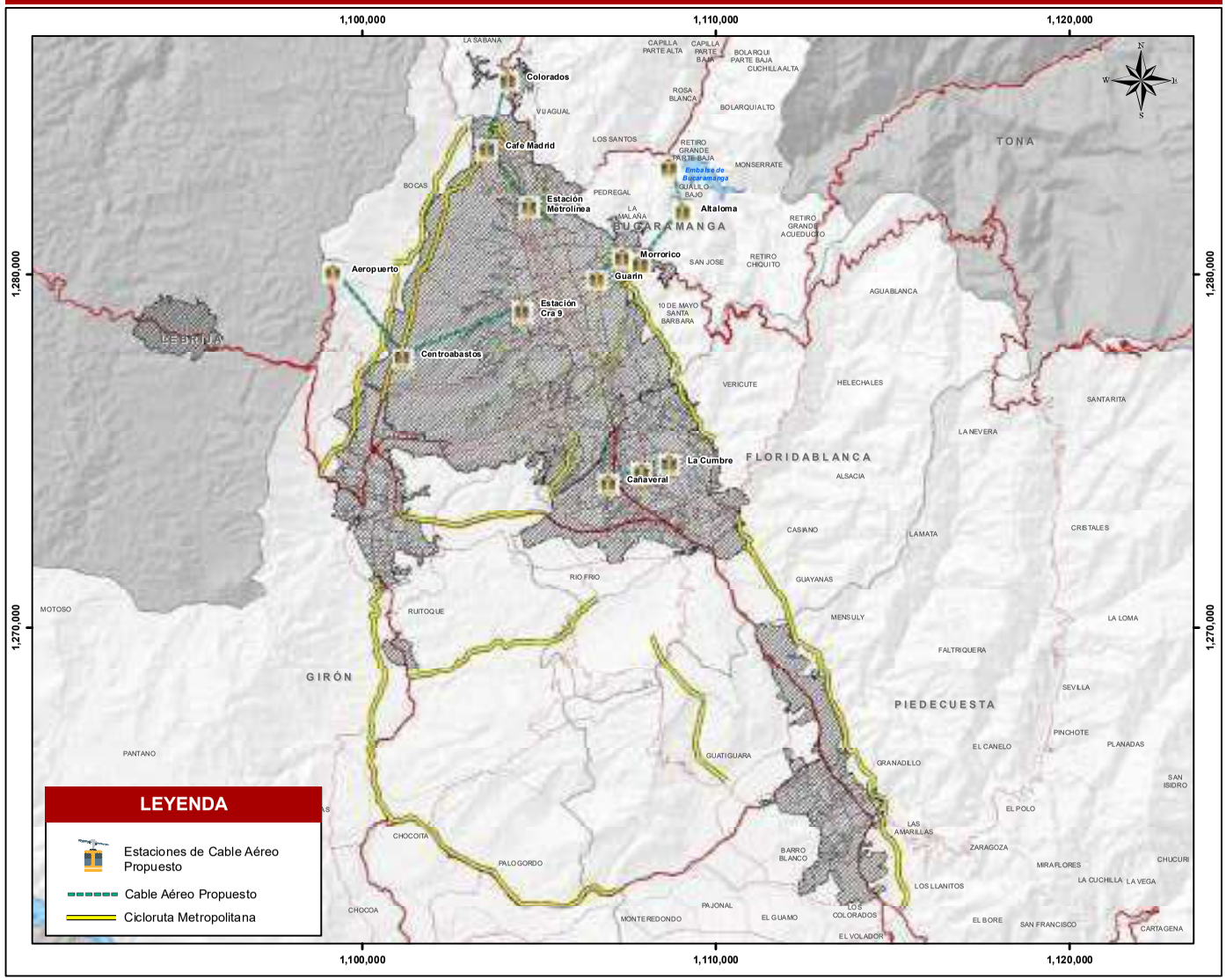
TRANSPORTE MASIVO FÉRREO INTERURBANO

El área metropolitana de Bucaramanga se deberá estudiar las alternativas que posibiliten el desarrollo a mediano plazo, de un sistema férreo de transporte de pasajeros expreso y masivo, ya sea liviano o pesado, subterráneo, elevado o combinado, el cual conecte de forma directa o de crucero, a los cuatro municipios metropolitanos, aprovechando el corredor proyectado como eje estructural de la malla vial metropolitana.

CABLE AÉREO

Se adoptan de manera indicativa y con el fin de proceder en el corto plazo a realizar los estudios del sistema metropolitano de cable aéreo, como conectante complementario del Sistema Integrado de Transporte Masivo del Área Metropolitana de Bucaramanga. El cual se encuentran delimitado en el Plan “Infraestructura Propuesta para el área metropolitana”.

INFRAESTRUCTURA PROPUESTA EN EL ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA



ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA

INFRAESTRUCTURA PROPUESTA EN EL ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA

ESCALA
1:140,000

0 0.5 1 2 3 4 Km

1 centímetro en el mapa equivale a 1.4 kilómetros en terreno

INFORMACIÓN ESPACIAL

Sistema de Coordenadas Proyectadas:
MAGNA Colombia Bogota
Proyección: Transversa Mercator
Falso Este: 1000000,0
Falso Norte: 1000000,0
Longitud de origen:-74,077
Latitud de origen: 4,59620
Sistema de Coordenadas Geográficas:
GCS MAGNA. Datum: Magna

CONVENCIONES

- Drenaje Sencillo
- Embalse
- Rios
- Red Vial
- Cabeceras Municipales
- Límite Municipal AMB
- Parques Urbanos

FUENTE DE INFORMACIÓN

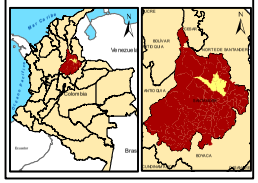
Cartografía Base: IGAC, 2008

Cartografía Temática: Área Metropolitana de Bucaramanga AMB

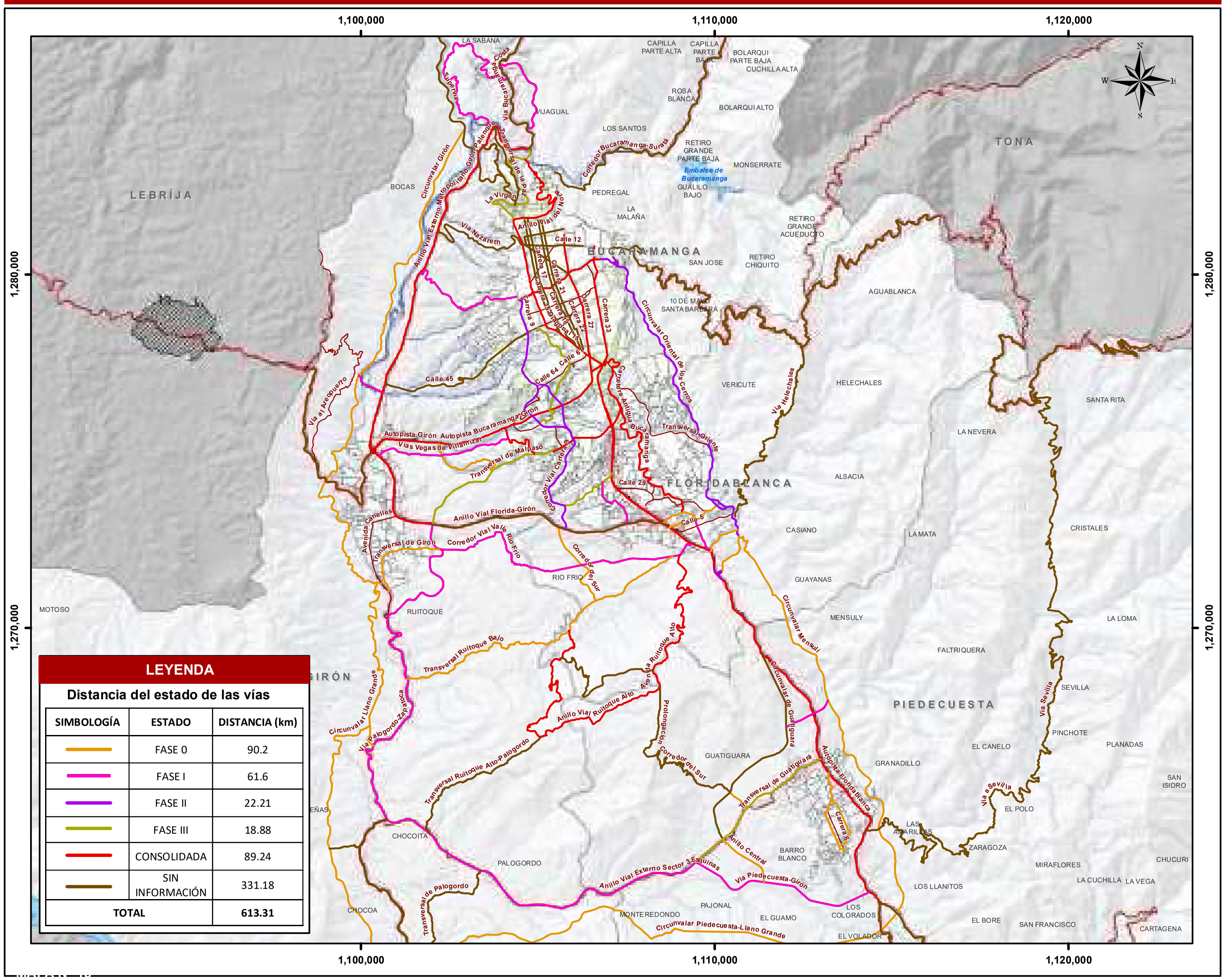
Fecha: 21 de Mayo de 2019

Nombre del Archivo:
Mapa_AMB_2 Infraestructura_Propuesta_AMB MXD.

LOCALIZACIÓN DE SANTANDER EN COLOMBIA



MALLA VÍAL METROPOLITANA



LEYENDA

Distancia del estado de las vías

SIMBOLOGÍA	ESTADO	DISTANCIA (km)
(línea naranja)	FASE 0	90.2
(línea fucsia)	FASE I	61.6
(línea morada)	FASE II	22.21
(línea verde oliva)	FASE III	18.88
(línea roja)	CONSOLIDADA	89.24
(línea café)	SIN INFORMACIÓN	331.18
TOTAL		**613.31**

ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA

MALLA VÍAL METROPOLITANA

ESCALA
1:140,000

0 0.5 1 2 3 4 Km

1 centímetro en el mapa equivale a 1.4 kilómetros en terreno

INFORMACIÓN ESPACIAL

Sistema de Coordenadas Proyectadas:
MAGNA Colombia Bogota
Proyección: Transversa Mercator
Falso Este: 1000000,0
Falso Norte: 1000000,0
Longitud de origen:-74,077
Latitud de origen: 4,59620
Sistema de Coordenadas Geográficas:
GCS MAGNA. Datum: Magna

CONVENCIONES

- Drenaje Sencillo
- Embalse
- Ríos
- Red Víal
- Cabeceras Municipales
- Límite Municipal AMB
- Parques Urbanos

FUENTE DE INFORMACIÓN

Cartografía Base: IGAC, 2008

Cartografía Temática:
Plan Vial: AMB -UIS

Fecha: 23 de Agosto de 2019

Nombre del Archivo:
Mapa_AMB_18_Malla_Víal_Metropolitana

LOCALIZACIÓN DE SANTANDER EN COLOMBIA

6.2.2 INSTRUMENTOS APLICABLES POR EL ÁREA METROPOLITANA PARA CONSOLIDAR EL SISTEMA DE MOVILIDAD

EL ÁREA METROPOLITANA PODRÁ HACER USO DE LOS SIGUIENTES INSTRUMENTOS:

- **Anuncio de Proyecto**
- **Reservas Cartográficas**
- **Localización de cesiones en áreas destinadas para parques**
- **Enajenación Voluntaria**

6.3 VÍNCULOS URBANOS RURALES

A partir de un ejercicio de Identificar espacialmente las veredas en donde se concentra la dotación de bienes y servicios, que estimulan la aglomeración de la población y la interdependencia rural, de esta manera se identificaron aquellas zonas que permiten realizar encadenamientos productivos dadas sus condiciones y que deben convertirse en centralidades metropolitanas cuya vocación debe ser la interrelación entre la población urbana y rural, que es uno de los objetivos principales del PEMOT conforme a la ley.

Esta identificación se realizó a partir del Índice de Concentración Rural – ICR, el cual permitió establecer los atributos, condiciones

y concentración de centros poblados en un territorio determinado, en este caso el metropolitano.

El Índice de Concentración Rural - ICR está basado en datos de fuentes oficiales como el Censo Agropecuario 2014, elaborado por el DANE y la información cartográfica del Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC). La unidad mínima de análisis espacial en la cual se basa el ejercicio de diagnóstico es la vereda, con la justificación de que es la mínima unidad espacial a la cual se pueden asociar los datos producidos por el DANE.

Tabla 6. VARIABLES DE ANÁLISIS

Fuente: Elaboración propia con base a información del DANE. Ministerio de Salud, Ministerio de Educación e IGAC

SANTANDER			
DIMENSIÓN AMBIENTAL	DIMENSIÓN SOCIAL	DIMENSIÓN ACCESIBILIDAD VIAL	DIMENSIÓN ECONÓMICA
• RÍOS • QUEBRADAS	• EQUIPAMIENTOS DE SALUD • EQUIPAMIENTOS DE EDUCACIÓN • POBLACIÓN • CONCENTRACIÓN • DE VIVIENDAS • DENSIDAD DE VIVIENDA		• ÁREA SEMBRADA DE PRODUCTOS PRINCIPALES • PRODUCCIÓN DE LECHE • CABEZAS DE GANADO • CONSTRUCCIONES DEDICADAS A ACTIVIDADSS AGRÍCOLAS • CONSTRUCCIONES DEDICADAS A ACTIVIDADES GANADERAS • CONSTRUCCIONES DEDICADAS A OTRAS ACTIVIDADES. • ACTIVIDADES AGROINDUSTRIALES, COMERCIO Y OTRAS NO AGROPECUARIAS • SERVICIOS TURÍSTICOS

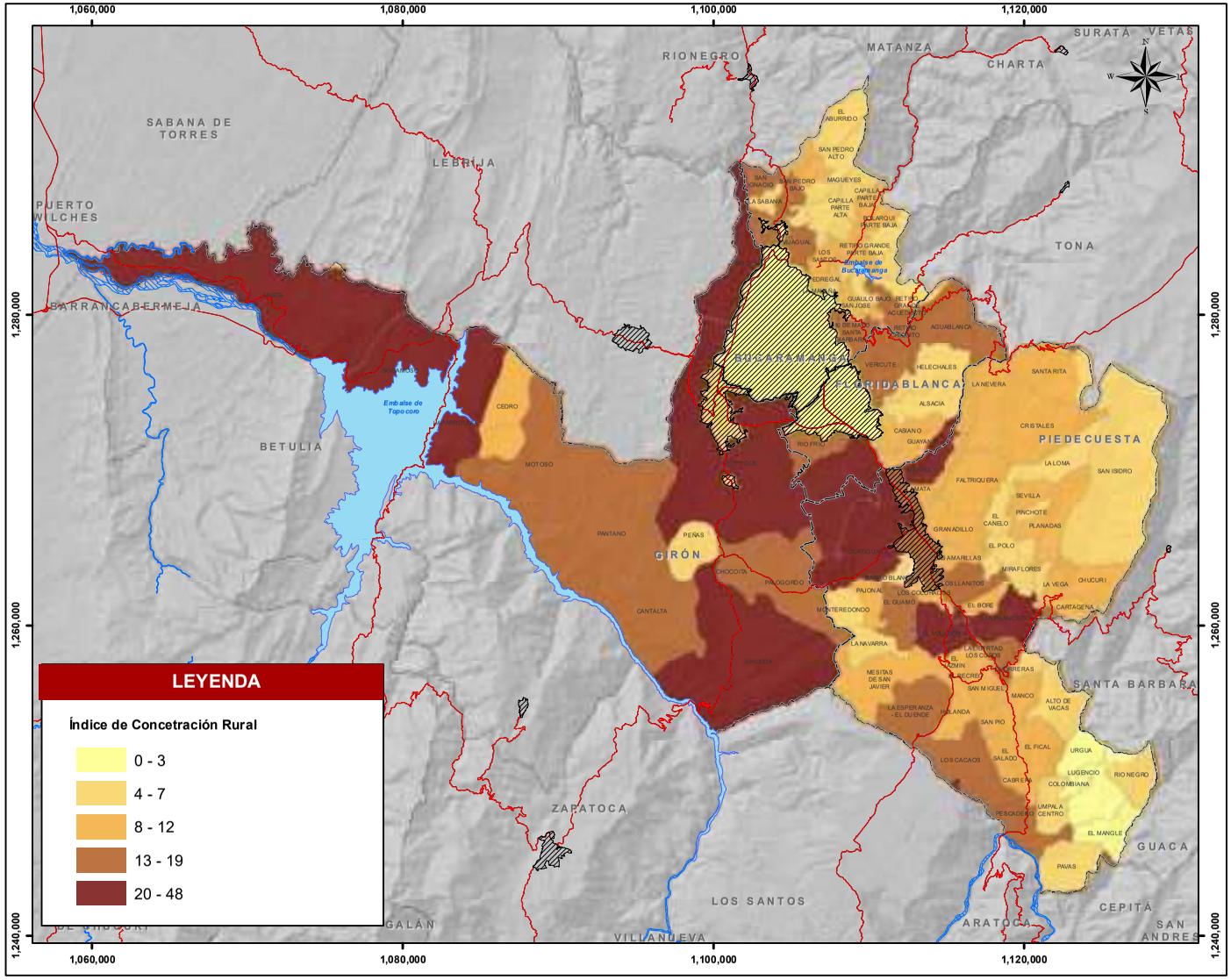
El dato de los índices de concentración es porque aquellas veredas o zonas donde sea mayor son las que deben convertirse en centralidades metropolitanos en la medida que son atractores de aglomeración, no solo es de personas sino de actividades rurales, de tal suerte que es el indicador que nos permite identificar donde está ocurriendo la interrelación entre lo urbano y lo rural que es uno de los puntos que el PEMOT debe desarrollar a fin de evitar una expansión descontrolada y/o un desaprovechamiento de las zonas mejor localizadas para ciertos encadenamientos.

EL RESULTADO QUE SE IDENTIFICA ES QUE LAS ZONAS CON MAYOR ÍNDICE SON:

MUNICIPIO	VEREDA	PROVINCIA	ICAR
PIEDECUESTA	EL VOLADOR	METROPOLITANA	25,19
PIEDECUESTA	GUATIGUARA	METROPOLITANA	37,17
PIEDECUESTA	SAN FRANCISCO	METROPOLITANA	21,68
FLORIDABLANCA	RUIOTOQUE	METROPOLITANA	20,83
GIRÓN	RUITOQUE	METROPOLITANA	37,72
GIRÓN	MARTA	METROPOLITANA	23,33
GIRÓN	SOGAMOSO	METROPOLITANA	30,39
GIRÓN	BOCAS	METROPOLITANA	23,59
GIRÓN	CHOCOA	METROPOLITANA	25,83
GIRÓN	LA PARROQUIA	METROPOLITANA	21,41

Por tanto, las nuevas centralidades metropolitanas que se adoptan son las que corresponden a esas veredas.

ÍNDICE DE CONCETRACIÓN RURAL EN EL ÁREA METROPOLITANA



ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA

ÍNDICE DE CONCETRACIÓN RURAL EN EL ÁREA METROPOLITANA

ESCALA
1:320,000

0 1.25 2.5 5 7.5 10 Km

1 centímetro en el mapa equivale a 3.2 kilómetros en terreno

INFORMACIÓN ESPACIAL

Sistema de Coordenadas Proyectadas:
MAGNA Colombia Bogota
Proyección: Transversa Mercator
Falso Este: 1000000,0
Falso Norte: 1000000,0
Longitud de origen:-74,077
Latitud de origen: 4,59620
Sistema de Coordenadas Geográficas:
GCS MAGNA. Datum: Magna

CONVENCIONES

- Drenaje Sencillo
- Embalse
- Ríos
- Red Vial
- Cabeceras Municipales
- Límite Veredal AMB
- Límite Municipal AMB

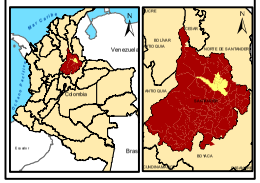
FUENTE DE INFORMACIÓN

Cartografía Base: IGAC, 2008
Cartografía Temática:
Índice de Concentración Rural:
POD Santander

Fecha: 2 de Agosto de 2019

Nombre del Archivo:
Mapa_AMB_10_indice_Concetración_Rural_AMB

LOCALIZACIÓN DE SANTANDER EN COLOMBIA



6.3.1 DIRECTRICES VÍNCULOS URBANO RURALES

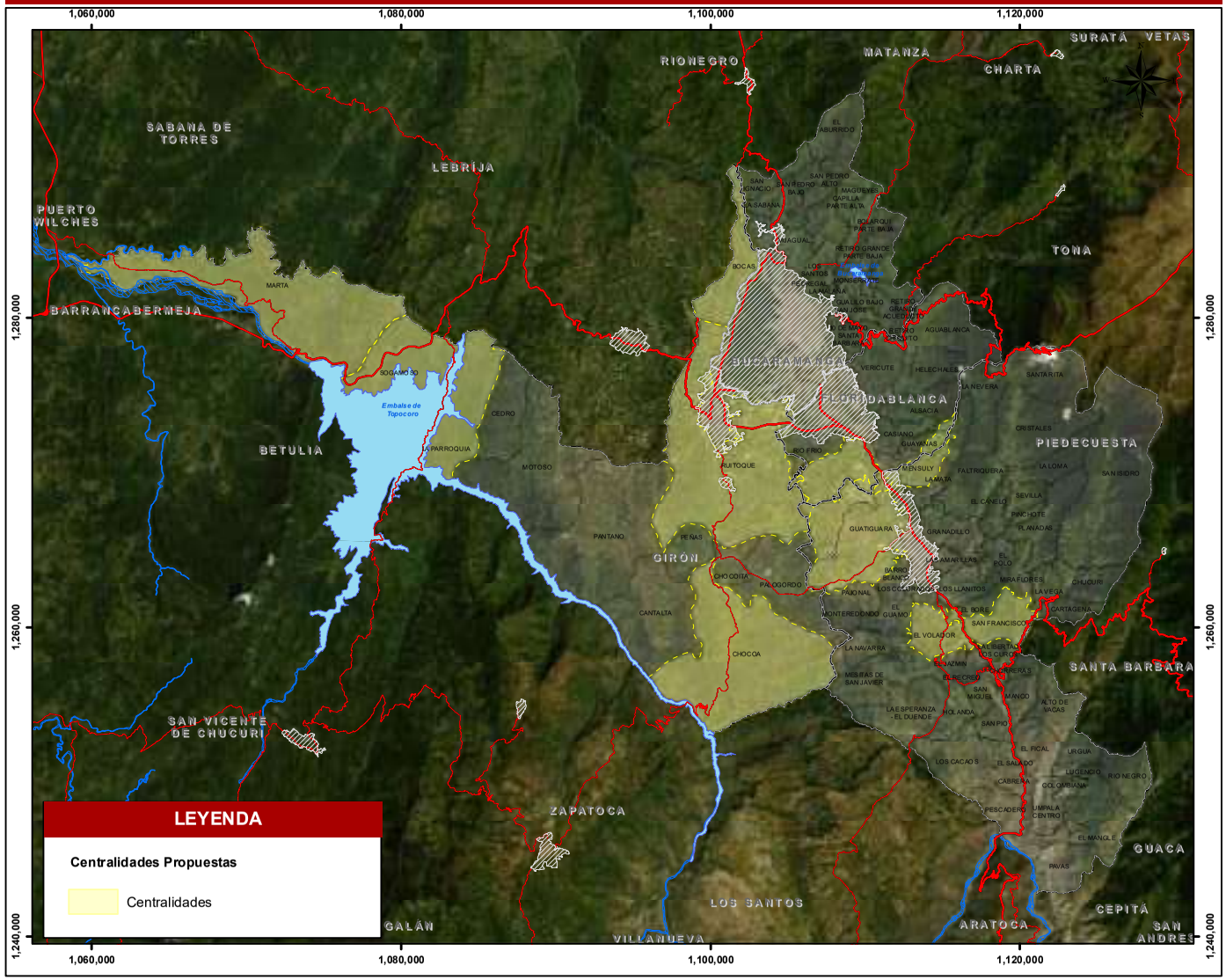
• Con la finalidad de garantizar una planificación ordenada se adoptan las siguientes centralidades metropolitanas identificadas en el plano “Centralidades metropolitanas”

• La zonificación y vocación de las áreas metropolitanas deberán respetar las directrices contenidas en el presente PEMOT, así como las normas generales obligatorias que definen los objetivos y estrategias contenidas en este instrumento

• Además de las centralidades se adopta una pieza metropolitana de planificación y gestión a partir del estudio de riesgo del Rio de oro de tal suerte que la cuenca del rio de oro que es uno de los elementos tal vez el más importante de la red metropolitana y es donde se concentran la mayor vulnerabilidad del territorio metropolitano, por tanto, se define esta pieza.

• Se adopta el plan maestro limítrofe como un instrumento metropolitano que busca el cierre de brechas entre las zonas de conurbación urbanas y que se identifica en el plano 19 “Plan Maestro Limítrofe”

CENTRALIDADES EN EL ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA



ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA

CENTRALIDADES EN EL ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA

ESCALA
1:320,000

0 1.25 2.5 5 7.5 10 Km

1 centímetro en el mapa equivale a 3.2 kilómetros en terreno

INFORMACIÓN ESPACIAL

Sistema de Coordenadas Proyectadas:
MAGNA Colombia Bogota
Proyección: Transversa Mercator
Falso Este: 1000000,0
Falso Norte: 1000000,0
Longitud de origen:-74,077
Latitud de origen: 4,59620
Sistema de Coordenadas Geográficas:
GCS MAGNA. Datum: Magna

CONVENCIONES

- Drenaje Sencillo
- Embalse
- Ríos
- Red Vial
- Cabeceras Municipales
- Límite Veredal AMB
- Límite Municipal AMB

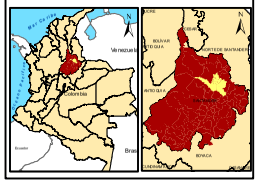
FUENTE DE INFORMACIÓN

Cartografía Base: IGAC, 2008
Cartografía Temática:
Índice de Concentración Rural:
POD Santander

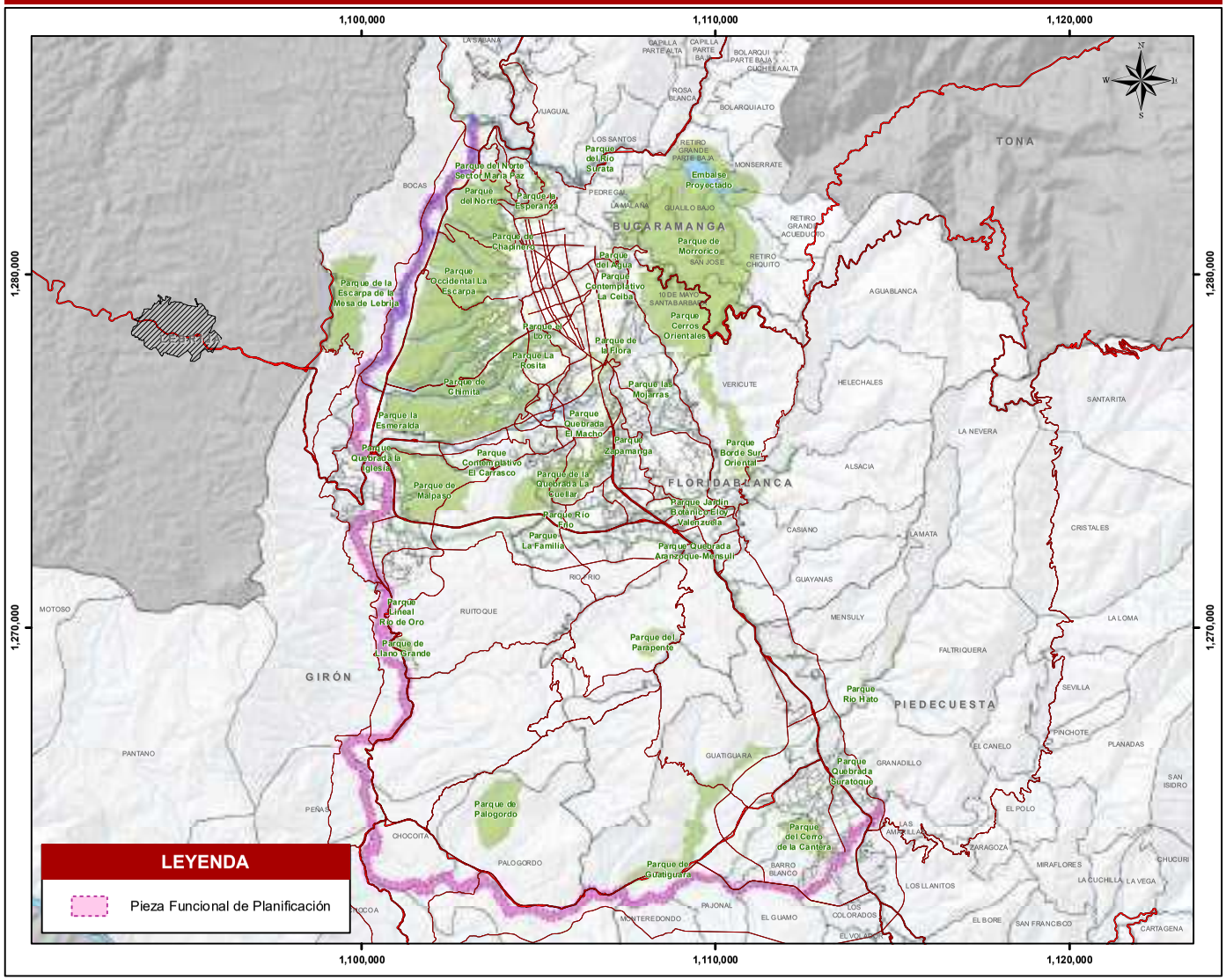
Fecha: 2 de Agosto de 2019

Nombre del Archivo:
Mapa_AMB_11_Centralidades_AMB_MXD.

LOCALIZACIÓN DE SANTANDER EN COLOMBIA



PIEZA DE PLANIFICACIÓN METROPOLITANA DE BUCARAMANGA



ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA

PIEZA DE PLANIFICACIÓN METROPOLITANA DE BUCARAMANGA

ESCALA

1:140,000

0 0.5 1 2 3 4 Km

1 centímetro en el mapa equivale a 1.4 kilómetros en terreno

INFORMACIÓN ESPACIAL

Sistema de Coordenadas Proyectadas:
MAGNA Colombia Bogota
Proyección: Transversa Mercator
Falso Este: 1000000,0
Falso Norte: 1000000,0
Longitud de origen:-74,077
Latitud de origen: 4,59620
Sistema de Coordenadas Geográficas:
GCS MAGNA. Datum: Magna

CONVENCIONES

- Drenaje Sencillo
- Embalse
- Rios
- Red Vial
- Cabeceras Municipales
- Límite Municipal AMB
- Parques Declarados Metropolitanos

FUENTE DE INFORMACIÓN

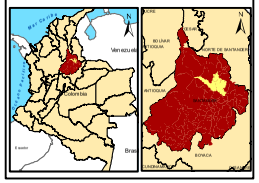
Cartografía Base: IGAC, 2008

Cartografía Temática: Área Metropolitana de Bucaramanga AMB

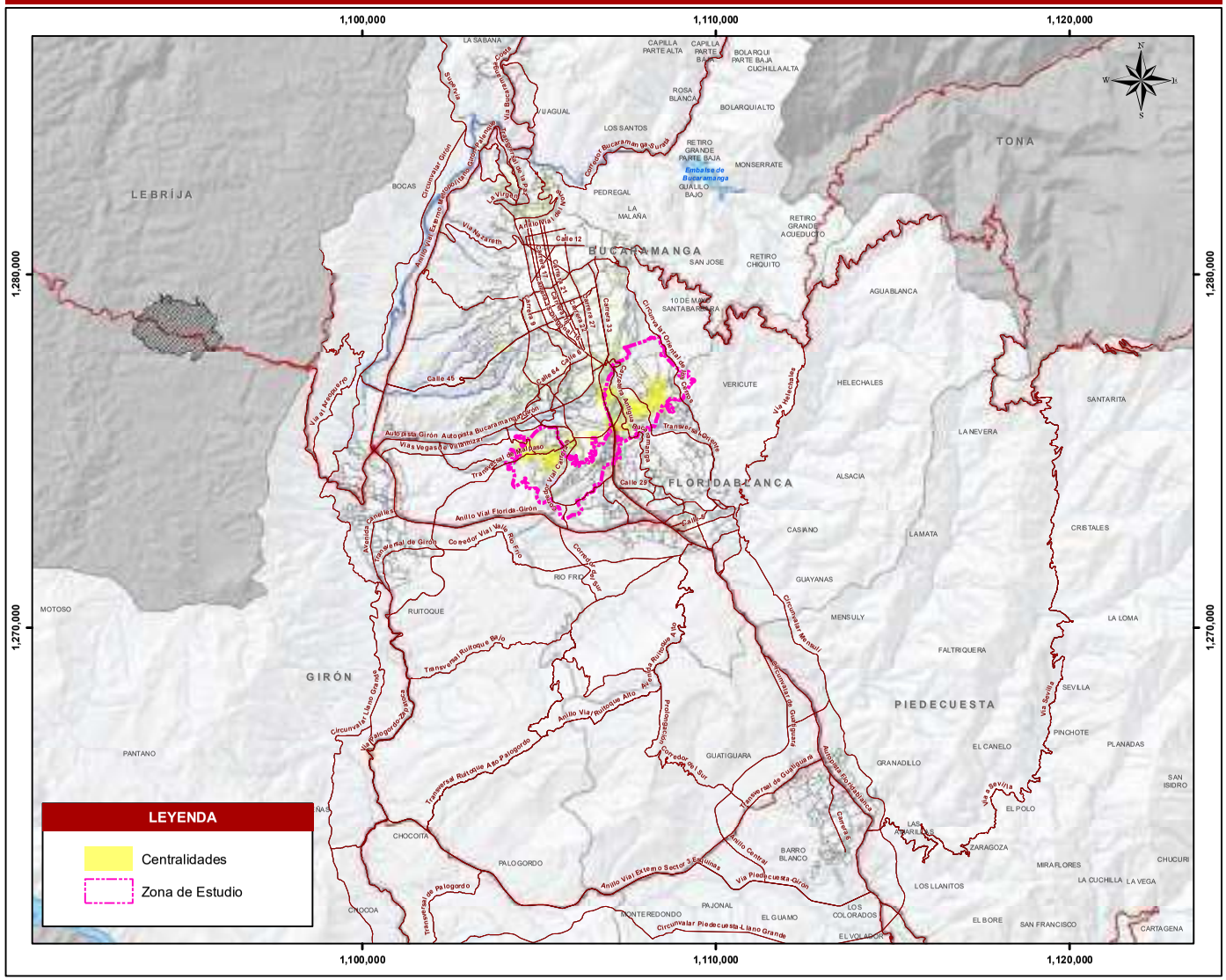
Fecha: 21 de Mayo de 2019

Nombre del Archivo:
Mapa_AMB_1_Pieza_Planificación_Metropolitana

LOCALIZACIÓN DE SANTANDER EN COLOMBIA



CENTRALIDADES LIMÍTROFES DEL ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA



ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA

CENTRALIDADES LIMÍTROFES DEL ÁREA METROPOLITANA

ESCALA
1:140,000

0 0.5 1 2 3 4 Km

1 centímetro en el mapa equivale a 1.4 kilómetros en terreno

INFORMACIÓN ESPACIAL

Sistema de Coordenadas Proyectadas:
MAGNA Colombia Bogota
Proyección: Transversa Mercator
Falso Este: 1000000,0
Falso Norte: 1000000,0
Longitud de origen:-74,077
Latitud de origen: 4,59620
Sistema de Coordenadas Geográficas:
GCS MAGNA. Datum: Magna

CONVENCIONES

- Drenaje Sencillo
- Embalse
- Ríos
- Red Vial
- Cabeceras Municipales
- Límite Municipal AMB
- Parques Urbanos

FUENTE DE INFORMACIÓN

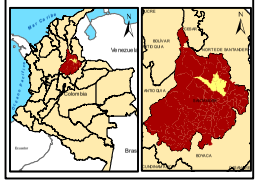
Cartografía Base: IGAC, 2008

Cartografía Temática:
Plan Vial: AMB -UIS

Fecha: 23 de Agosto de 2019

Nombre del Archivo:
Mapa_AMB_18_Malla_Vial_Metropolitana

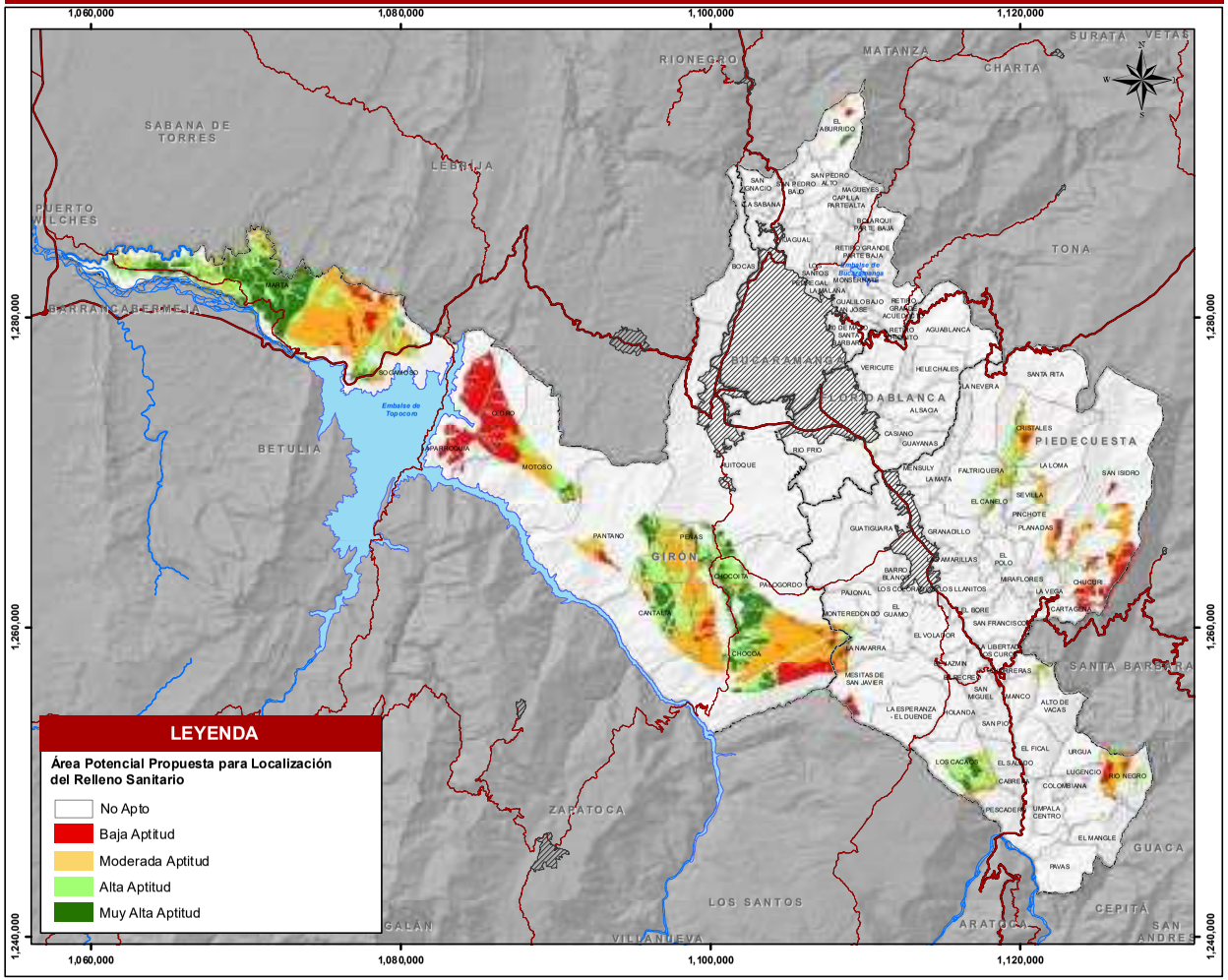
LOCALIZACIÓN DE SANTANDER EN COLOMBIA



6.4 SISTEMA DE EQUIPAMIENTOS

Para determinar áreas potenciales que permitan albergar sitios de disposición final de residuos sólidos (rellenos sanitarios) se utilizará como base los criterios establecidos en el DECRETO 838 DE 2005 y su respectiva modelización en Sistemas de Información Geográfica, a partir de dicha metodología se adoptan la posible localización del relleno sanitario. Se presenta a continuación un ejercicio de espacialización, busca a partir de datos espaciales superponer capas e identificar aquellas áreas acordes a los criterios establecidos en el DECRETO 838 DE 2005 para que la Universidad Industrial de Santander, lo considere en su proceso de identificación del nuevo sitio de disposición final de residuos urbanos del Área Metropolitana de Bucaramanga.

ÁREAS POTENCIALES PROPUESTAS PARA LA LOCALIZACIÓN DEL RELLENO SANITARIO EN EL ÁREA METROPOLITANA



ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA

ÁREAS POTENCIALES PROPUESTAS PARA LA LOCALIZACIÓN DEL RELLENO SANITARIO EN EL ÁREA METROPOLITANA

ESCALA
1:320,000
0 1.25 2.5 5 7.5 10 Km
1 centímetro en el mapa equivale a 3.2 kilómetros en terreno

INFORMACIÓN ESPACIAL
Sistema de Coordenadas Proyectadas:
MAGNA Colombia Bogota
Proyección: Transversa Mercator
Falso Este: 1000000,0
Falso Norte: 1000000,0
Longitud de origen: -74,077
Latitud de origen: 4,59620
Sistema de Coordenadas Geográficas:
GCS MAGNA. Datum: Magna

CONVENCIONES
- Drenaje Sencillo
- Embalse
- Rios
- Red Vial
- Cabeceras Municipales
- Limite Veredal AMB
- Limite Municipal AMB

FUENTE DE INFORMACIÓN
Cartografía Base: IGAC, 2008
Cartografía Temática:
Área Potencial para la Localización Relleno Sanitario: AMB 2019

Fecha: 23 de Agosto de 2019

Nombre del Archivo:
Mapa_AMB_12_Áreas_Potenciales_Relleno_Sanitario_AMB

LOCALIZACIÓN DE SANTANDER EN COLOMBIA

6.5 SISTEMA DE VIVIENDA

En cuanto al sistema de vivienda es importante resaltar que la acción metropolitana se circunscribe a determinar aquellas zonas donde debe localizarse de manera estratégica las áreas de expansión o la consolidación de centros poblados. Se desarrolló a partir de una metodología descrita en el anexo que busca a partir de datos espaciales superponer capas e identificar aquellas zonas más aptas para recibir el uso de vivienda.

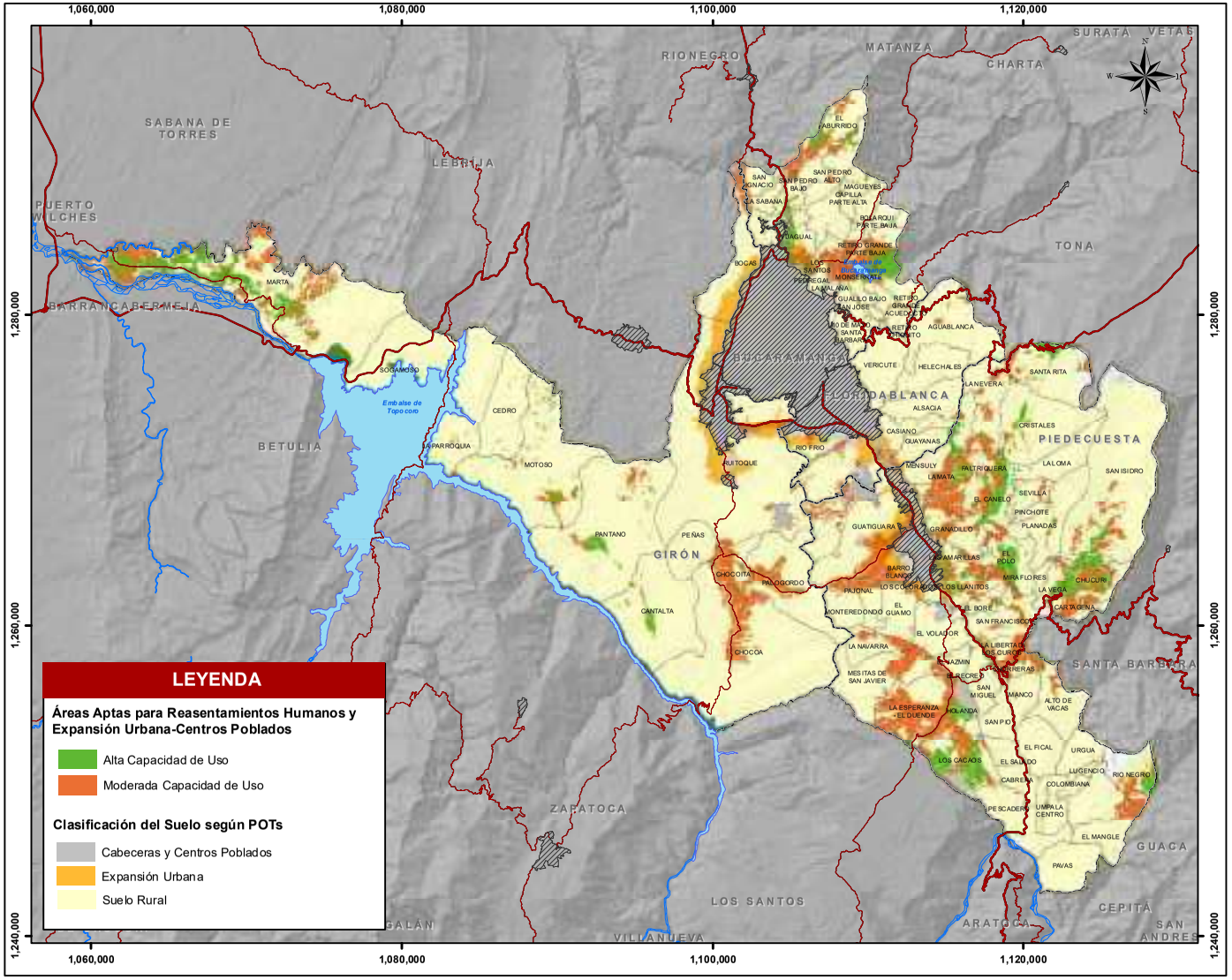
De esta manera debería priorizarse la localización de planes de vivienda de carácter metropolitano en aquellas zonas más aptas y en todo caso en la revisión de los instrumentos de planificación municipal contrastar la metodología usada para definir sus áreas de expansión.

6.5.1 DIRECTRICES PARA EL SISTEMA DE VIVIENDA

Se adopta la zonificación establecida en el plano 13 “Áreas aptas para reasentamiento humano, expansión urbana y consolidación de centros poblados”, de tal manera que los municipios que integran el área deberán tomar como punto de partida dicha metodología y localizar estratégicamente los suelos de expansión que contengan vivienda de interés social en los suelos con alta y moderada capacidad.

En el área metropolitana de Bucaramanga, se implementarán mecanismos de compensación entre los municipios metropolitanos, para alcanzar un equilibrio entre cargas y beneficios generados por la implantación territorial de proyectos VIS y VIP, como la financiación de la construcción de la malla vial, infraestructura de servicios públicos, equipamientos dotacionales y obras de mitigación de riesgos, para dichos desarrollos específicos

ÁREAS APTAS PARA REASENTAMIENTOS HUMANOS Y EXPANSIÓN URBANA- CENTROS POBLADOS EL ÁREA METROPOLITANA



ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA

ÁREAS PARA REASENTAMIENTOS HUMANOS Y EXPANSIÓN URBANA-CENTROS POBLADOS EL ÁREA METROPOLITANA

ESCALA
1:320,000
0 1.25 2.5 5 7.5 10 Km
1 centímetro en el mapa equivale a 3.2 kilómetros en terreno

INFORMACIÓN ESPACIAL
Sistema de Coordenadas Proyectadas:
MAGNA Colombia Bogota
Proyección: Transversa Mercator
Falso Este: 1000000,0
Falso Norte: 1000000,0
Longitud de origen:-74,077
Latitud de origen: 4,59620
Sistema de Coordenadas Geográficas:
GCS MAGNA. Datum: Magna

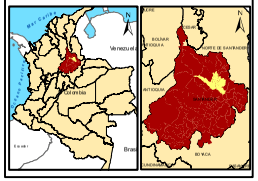
CONVENCIONES
- Drenaje Sencillo
- Embalse
- Ríos
- Red Vial
- Cabeceras Municipales
- Límite Veredal AMB
- Límite Municipal AMB

FUENTE DE INFORMACIÓN
Cartografía Base: IGAC, 2008
Cartografía Temática:
Reasentamientos Humanos: POD Santander
Clasificación del Suelo: POTs del AMB

Fecha: 23 de Agosto de 2019

Nombre del Archivo:
Mapa_AMB_13_Áreas_Aptas_Reasentamientos_Expansión_Centros_Poblados_AMB

LOCALIZACIÓN DE SANTANDER EN COLOMBIA



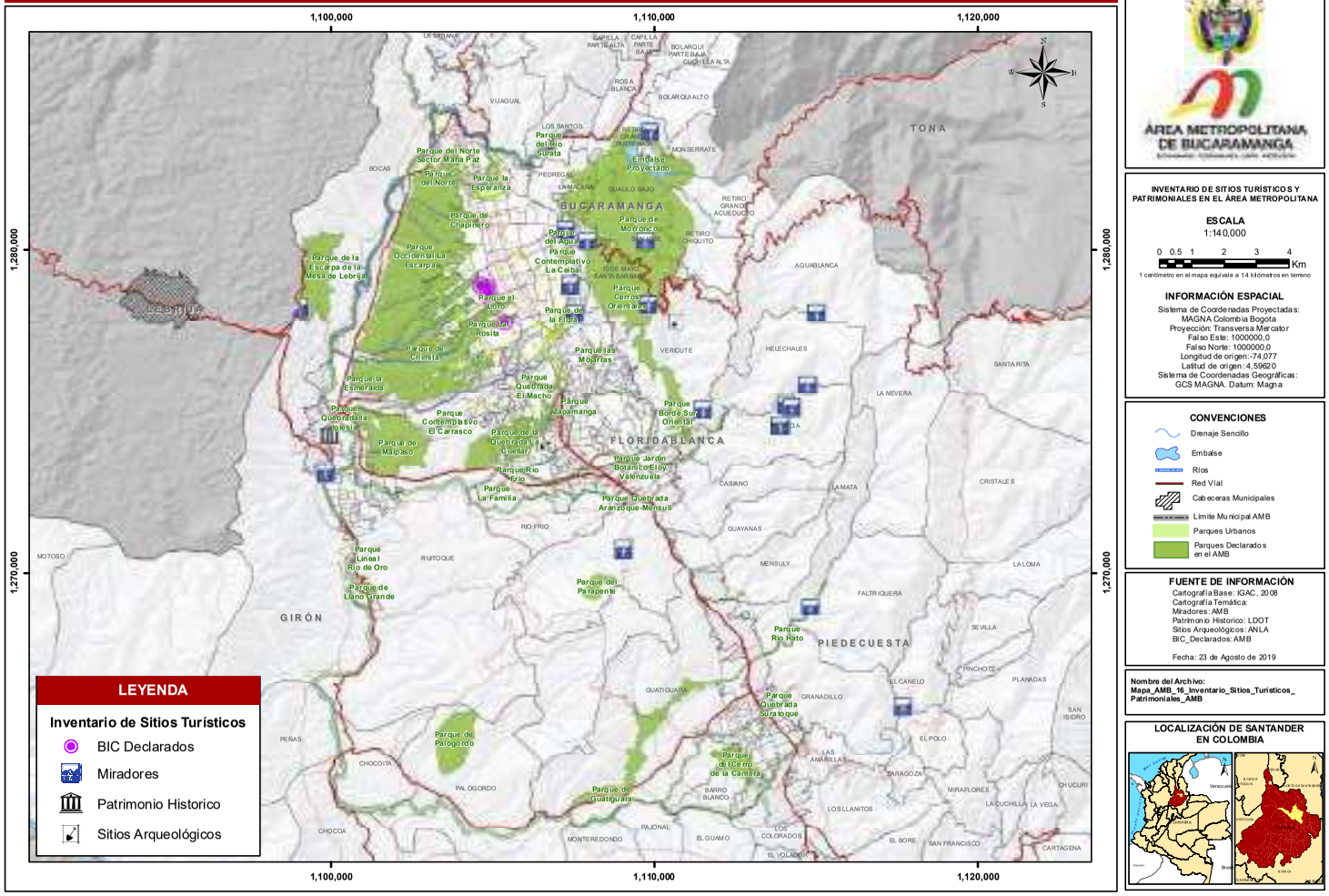
6.6 SISTEMA PRODUCTIVO

6.6.1 DIRECTRICES PARA EL SISTEMA PRODUCTIVO

INVENTARIO TURÍSTICO

Con el fin de consolidar una oferta de carácter turístico y que permita consolidar la vocación del Área metropolitana se adopta un inventario de sitios turísticos y patrimoniales que deben tenerse en cuente en los instrumentos de planificación de tal suerte que sobre ellos se permitan desarrollar corredores turísticos.

INVENTARIO DE SITIOS TURÍSTICOS Y PATRIMONIALES EN EL ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA



Sobre ese inventario se deberán potenciar los corredores turísticos que integren la zona en proceso de declaratoria como patrimonio de la humanidad del Cañón del Chicamocha con la Zona de Topocoro para la cual a la centralidad Marta del municipio de Giron se le deberá potenciar en actividades y usos turísticos que permitan la integración de dicha oferta.

NORMAS GENERALES OBLIGATORIAS

7.1

ESTRATEGIA PARA LA GESTION INTEGRAL DE ECOSISTEMAS ESTRATEGICOS EL ABASTECIMIENTO DEL AGUA

OBJETIVO ESTRATÉGICO: Proteger y conservar los ecosistemas estratégicos para el abastecimiento del agua potable en el territorio metropolitano.

Para el cumplimiento de la estrategia de gestión integral de ecosistemas estratégicos el abastecimiento del agua, se definen como normas obligatoriamente generales:

1. **ÁREAS HÍDRICAS DE ESPECIAL IMPORTANCIA ECOSISTÉMICA** Los POTs de los municipios metropolitanos, clasificarán como suelos de protección, las áreas hídricas de especial importancia ecosistémica, tales como los nacimientos de cuerpos de agua, áreas abastecedoras de acueductos, zonas de recarga de acuíferos, zonas con tendencia a la aridez, rondas hídricas de cauces mayores y menores, cañadas de cuerpos de agua con drenajes sencillos y los embalses actuales y futuros localizados en el entorno del territorio metropolitano.

2. **DRENAJES SUPERFICIALES SOSTENIBLES** Los municipios del área metropolitana de Bucaramanga deberán garantizar mecanismos para la infiltración de aguas entre la superficie y el subsuelo, que generen la recarga de las fuentes hídricas, en todas las obras de infraestructura que se desarrollen dentro del territorio. Tales proyectos incluirán el tratamiento de las áreas identificadas que permitan la infiltración y circulación subsuperficial y el diseño de alcantarillado pluvial y sanitario por separado.

3. **RESTAURACIÓN DE ECOSISTÉMAS HÍDRICOS**. En el territorio metropolitano se recuperarán las características geomorfológicas y ambientales originales de los ecosistemas hídricos afectados o en deterioro, con énfasis en las áreas sobre los cauces de las corrientes de agua clasificadas como rondas hídricas en área urbana, e igualmente restablecer las características silvoforestales y bióticas prexistentes en área rural. Toda edificación o construcción realizada de forma irregular, ubicada dentro de estas franjas de terreno, deberá ser demolida y/o reubicada fuera de los paramentos de este suelo de protección.

4. **ACOTAMIENTO DE RONDAS HÍDRICAS** La autoridad ambiental competente acotará las rondas de los cuerpos de agua dentro del territorio metropolitano, estableciendo su sección transversal mínima dependiendo de los factores de categoría hídrica de la corriente, su conformación geomorfológica y su caracterización ecosistémica, establecidos en el Decreto 2245 de 2017, calculadas con base en sus cotas máximas de inundación, según la normativa RAS 2017, con períodos de retorno de 25, 50 y 100 años, y la Resolución 957 de 2018; se determinará en cuales de ellas habrá una franja adicional de manejo de espacio público con su ancho específico, para el establecimiento de parques lineales de los niveles metropolitano o local. Igualmente se viabilizarán proyectos constructivos en zonas de influencia del sistema hídrico metropolitano, que incluyan nuevas franjas de aislamiento adicionales a las rondas hídricas establecidas, las cuales mitiguen las posibles condiciones de riesgo, permitan conservar la dinámica del cauce y eviten el desarrollo de asentamientos legales y/o ilegales en tales sectores.

5. **CONTINUIDAD Y PERMEABILIDAD ECOLÓGIC**A Las infraestructuras lineales que se instalen en los corredores territoriales metropolitanos, minimizarán el efecto barrero, procurando la continuidad de la red de caminos y sendas, ejecutando medidas correctoras de permeabilidad con diseño adecuado a su finalidad, adoptando criterios de

mantenimiento de la conectividad ecológica y territorial en todas las fases de planificación, construcción y gestión de dichas infraestructuras. Los tramos de los corredores hídricos urbanos metropolitanos, se tratarán con el mayor grado de naturalización posible, con actuaciones de revegetación con especies de ribera fluvial similares a las existentes aguas arriba y abajo del núcleo urbano, y reduciendo al mínimo posible la presencia de mobiliario urbano.

7.2 ESTRATEGIA PARA LA ADOPCION DE LA POLITICA NACIONAL DE GESTIÓN DEL RECURSO HÍDRICO

OBJETIVO ESTRATÉGICO: Desarrollar los elementos que permitan la concreción de la política integral de gestión integral del recurso hídrico en los distintos instrumentos de planificación metropolitanos.

Para el cumplimiento de la estrategia de gestión integral de ecosistemas estratégicos el abastecimiento del agua, se definen como normas obligatoriamente generales:

• Los Municipios del Área Metropolitana de Bucaramanga, en atención a lo dispuesto en el Articulo 4 de la ley1551 de 20127 dispondrá la gestión para la conservación de los ecosistemas abastecedores del recurso hídrico, de tal manera que podrá realizar inversiones en la adquisición e inversión de áreas de recurso hídrico y prestadora de servicios ecosistémicos y dispondrá en sus presupuestos un rubro para la compensación de servicios ecosistémicos relacionados con la conservación del recurso hídrico. Para ello las comisiones conjuntas de las autoridades ambientales definirán las prioridades de inversión de estos recursos.

• Los Municipios del Área Metropolitana de Bucaramanga deben desarrollar la gestión integral de los riesgos asociados a la oferta y disponibilidad del agua, por ello una vez valorado el riesgo en calidad y cantidad de agua para el desarrollo poblacional de territorio metropolitano, establecerá un sistema de alertas tempranas que defina las acciones preventivas y/o correctivas ante las condiciones.

• Los municipios del Área Metropolitana, los Municipios que en sus territorios estén estos ecosistemas estratégicos, el departamento de Santander y las autoridades ambientales urbano y rural, determinaran como hecho metropolitano la Protección del Paramo Santurbán y el Pago por servicios ambientales de tal manera

• El Área Metropolitana de Bucaramanga liderará bajo la política y los objetivos enunciados desarrollara los demás elementos del Sistema de gestión Integral del Agua, en el cual se consoliden los Programas y Proyectos al igual que las responsabilidades y recursos necesarios para garantizar su implementación y seguimiento.

7 Artículo 4°. Adiciónese el artículo 5° de la Ley 136 de 1994 con los siguientes literales, así:

g) Sostenibilidad. El municipio como entidad territorial, en concurso con la nación y el departamento, buscará las adecuadas condiciones de vida de su población. Para ello adoptará acciones tendientes a mejorar la sostenibilidad ambiental y la equidad social; propiciando el acceso equitativo de los habitantes de su territorio a las oportunidades y benéficos de desarrollo; buscando reducir los desequilibrios; haciendo énfasis en lo rural y promover la conservación de la biodiversidad y los servicios ecosistémicos.

7.3 ESTRATEGIA GESTIÓN DEL CAMBIO CLIMÁTICO Y CALIDAD AMBIENTAL

OBJETIVO ESTRATÉGICO: Incorporar el cambio climático y las variaciones que generan escenarios de riesgo en la calidad del aire, inundaciones, deslizamientos o incendios , relacionados con fenómenos del niño o de la niña y/o en condiciones reales de riesgos asociados a eventos sísmicos, meteorológicos o hidro climatológicos a los instrumentos de ordenamiento territorial.

Para el cumplimiento de la estrategia se definen como normas obligatoriamente generales

- **ZONAS CON AMENAZA POR INUNDACIÓN** Los municipios del área metropolitana deberán adoptar los estudios de amenaza por inundación contenidos en las resoluciones No. 578 y 585 del 2018 del Área Metropolitana de Bucaramanga - AMB. Igualmente se adopta la zonificación de amenaza por inundación, plasmado en el plano "amenaza por inundación".

- **SISTEMA METROPOLITANO DE GESTIÓN DE RIESGO** El Área Metropolitana de Bucaramanga creará un Sistema Metropolitano de Gestión de Riesgo de Desastre, el cual coordinará de forma unificada la información, planificación, respuesta y atención, a eventos de amenaza, vulnerabilidad y riesgo, que pudieran llegar a presentarse en los municipios metropolitanos. Este Sistema incluirá en su gestión, la atención de las situaciones de riesgo, en el territorio de los municipios limítrofes periféricos del Área Metropolitana de Bucaramanga.

  - Para tal efecto, identificara los escenarios y los cambios de temperatura como precipitación, de tal manera que se puedan asociar a condiciones de variaciones del clima.

- **IDENTIFICACIÓN Y CONOCIMIENTO DEL RIESGO** Dentro del análisis de escenarios de amenaza, vulnerabilidad y riesgo de desastre en el territorio metropolitano, las unidades municipales de gestión de riesgo de desastres, identificarán los factores de eventos sísmico telúricos, movimiento en masa, inundaciones, avalanchas torrenciales e incendios forestales, basados en el estudio de priorización de obras de mitigación de la gestión del riesgo de desastres en el área metropolitana de Bucaramanga. Se diferenciará entre zonas de riesgo mitigable y no mitigable, con base en la definición de tales términos, contemplada en la ley 1523 del 2012.

- **ZONAS DE RIESGO NO MITIGABLE** Las zonas de riesgo no mitigable declaradas en el territorio metropolitano, quedarán como suelo de protección en los POTs de los municipios metropolitanos. En el evento de existir ocupaciones en estas zonas, deberán ser reubicadas o reasentadas por parte de las autoridades de los municipios del Área Metropolitana de Bucaramanga, y el terreno será objeto de intervención inmediata (Cerramientos y demoliciones) y tratamiento de recuperación ambiental.

- **PLAN METROPOLITANO DE GESTIÓN DEL RIESGO Y ADAPTACIÓN AL CAMBIO CLIMÁTICO** El Área Metropolitana de Bucaramanga en concordancia con las unidades municipales, departamentales y nacionales de gestión de riesgo de desastres, elaborará un Plan Metropolitano de Gestión del Riesgo y Adaptación al Cambio Climático, que incluya los Estudios de Amenaza, Vulnerabilidad y Riesgo, los Planes de Gestión de Riesgo de Desastres de las Entidades Públicas y Privadas, así como los Planes de Emergencia y Contingencia de las edificaciones de carácter indispensable y de atención a la comunidad, asentadas en su territorio, según lo establecido en la norma.

• **MAPA DE VULNERABILIDAD CLIMÁTICA** Se implantará una zonificación territorial metropolitana de sectores con alta vulnerabilidad y posible riesgo por efectos del cambio climático y su análisis prospectivo, (Recurso hídrico, seguridad alimentaria, biodiversidad, servicios eco sistémicos y otros), con el objetivo de determinar su dimensionalidad espacial. (Se Incluirán los factores poblacionales como nivel de marginalidad, cultural, social, económico y otros). Igualmente se incorporará el manejo de fuentes contaminantes. (Disposición de residuos sólidos, emisiones atmosféricas, desechos peligrosos, vertimientos de aguas servidas y otros).

7.4 ESTRATEGIA CONECTIVIDAD METROPOLITANA

OBJETIVO ESTRATÉGICO Desarrollar la infraestructura de transporte vial, férreo o aéreo, requerida para el fortalecimiento efectivo de la conectividad funcional del área metropolitana de Bucaramanga con la región y el país, con miras a reducir los costos de transporte e incrementar la competitividad regional, a partir de las necesidades de bienes y servicios, y el desarrollo del modelo económico y productivo metropolitano.

Para el cumplimiento de la estrategia se definen como normas obligatoriamente generales:

1. **CORREDORES DE CONEXIÓN CON LA RED VIAL NACIONAL** Los planes viales municipales, en concordancia con el Plan Maestro de Movilidad Metropolitana - PMMM, incluirán el desarrollo prioritario de los tramos que actualmente conforman los corredores de conexión con la red vial nacional a saber: Bucaramanga - Barrancabermeja, Bucaramanga - Cúcuta, Bucaramanga - Bogotá, Bucaramanga - Ruta del Sol - Santa Marta, y su conectividad vial a nivel regional con el Corredor Troncal del Magdalena y la Transversal Cordillera Oriental o Transversal de Carare.

2. **EJE DE TRANSPORTE AÉREO** El Área Metropolitana de Bucaramanga promoverá el sistema de conexiones regionales aérea y férrea para el territorio metropolitano basado en el desarrollo planificado del eje conector del transporte aéreo de carga y pasajeros entre el Aeropuerto Internacional de Palonegro y el futuro centro de carga multimodal del Magdalena medio, localizado en La Gómez, municipio de Sabana de Torres.

7.5 ESTRATEGIA DE SEGURIDAD VIAL

Desarrollar un sistema de movilidad metropolitana segura, fluida y sostenible, con base en la integración de las medidas de gestión de seguridad y manejo del tráfico vehicular, por parte de las autoridades de tránsito de los municipios del área metropolitana.

Para el cumplimiento de la estrategia se definen como normas obligatoriamente generales:

MOVILIDAD RESTRINGIDA En caso que los municipios del área metropolitana adopten medidas de restricción de la movilidad vehicular esta deberá hacerse de forma unificada.

7.6 ESTRATEGIA DE INFRAESTRUCTURA PARA LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

OBJETIVO ESTRATÉGICO Desarrollar una infraestructura vial alternativa metropolitana que garantice la circulación peatonal, en bicicleta y otros modos de movilidad sostenible, de forma segura y equitativa, articulada con el sistema integral de transporte público metropolitano.

Para el cumplimiento de la estrategia se definen como normas obligatoriamente generales:

1. **INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS COMPLEMENTARIOS** Los POTs de los municipios metropolitanos, incorporarán dentro de sus componentes del sistema vial local, el desarrollo de proyectos de infraestructura y servicios conexos tales como el Sistema de Bicicleta Pública (SBP), la movilidad de medios de transporte alternativo no motorizado o eléctrico, como bicicletas, triciclos, cuatriciclos, patinetas, monopatines y patines.) Igualmente incluirá la peatonalización y semipeatonalización de vías y zonas de convivencia con vehículos de prioridad peatonal en zonas con velocidad limitada.

7.7 ESTRATEGIA ENERGIAS ALTERNATIVAS

OBJETIVO ESTRATÉGICO Promover la incorporación de energías alternativas en los procesos productivos y de prestación de servicio en los diferentes sectores económicos del área metropolitana de Bucaramanga, fortaleciendo la prestación de servicios eficientes, continuos y sustentables, así como el acceso a toda la población, el consumo racional y el manejo ambientalmente apropiado.

Para el cumplimiento de la estrategia se definen como normas obligatoriamente generales:

1. IMPLEMENTACION DE ENERGÍAS ALTERNATIVAS En el Área Metropolitana de Bucaramanga se expedirá una normativa unificada a nivel de las entidades territoriales, mediante la cual se generarán incentivos para la generación y consumo de energía provenientes de fuentes alternativas y medidas para el desestimulo a la utilización de combustibles fósiles.

2. AUTOABASTECIMIENTO ENERGÉTICO Los proyectos de construcción de infraestructura adelantados por el Área Metropolitana de Bucaramanga - AMB en el territorio metropolitano, generarán de forma autónoma, un porcentaje de la energía que potencialmente consumirá, implementando sistemas de energía alternativa.

3. IMPLEMENTACION DE NEOTECNOLOGÍAS En el Área Metropolitana de Bucaramanga se implementarán y reglamentarán tecnologías innovadoras de generación y consumo de energías alternativas en los siguientes renglones de la economía:

- Bio refinación de las biomasas por las rutas térmicas y biológicas, ya sea para Biogás y/o generación eléctrica.
- Autogeneración por unidades de suministro de energía fotovoltaica en espacios públicos (Paneles solares).
- Implementación de tecnología hibrida (Electro – Diesel) en el transporte público masivo

(Incluye Sistema de Bicicleta Pública – SBP – con propulsión eléctrica).

- Promoción de uso de automóviles de propulsión eléctrica.
- Instalación de micro centrales eléctricas en las tuberías de aducción del acueducto metropolitano de Bucaramanga.

7.8 ESTRATEGIA CIENCIA E INNOVACIÓN

OBJETIVO ESTRATÉGICO Implementar estrategias innovadoras de competitividad a través de empresas altamente productivas y competitivas en ciencia, tecnología e investigación, fomentando la integración entre sus territorios como resultado del fortalecimiento de la conectividad, en concordancia con el Plan de competitividad Regional de Santander 2018 – 2032.

Para el cumplimiento de la estrategia se definen como normas obligatoriamente generales

1. ECOSISTEMA DE INNOVACIÓN Y CONOCIMIENTO PARA EL DESARROLLO TERRITORIAL El Área Metropolitana de Bucaramanga – AMB, promoverá la gestión territorial para integrar actividades sistemáticas estrechamente relacionadas con la producción, promoción, difusión y aplicación de los conocimientos científicos y técnicos en todos los campos de la ciencia, la tecnología y la innovación.

2. CLUSTER DE EQUIPAMIENTOS PRODUCTIVOS El Área Metropolitana de Bucaramanga – AMB, definirá la localización y gestionará la planificación de un sistema de unidades de innovación, investigación y desarrollo en proyectos colectivos de los clústeres constituidos y por constituir en territorio metropolitano, que desarrollen las acciones necesarias para promover un encadenamiento para generación de valor agregado y la internacionalización de la economía, fortaleciendo el crecimiento económico del territorio metropolitano, teniendo en cuenta la vocación de las áreas funcionales y las nuevas centralidades.

3. SUELO PARA INVESTIGACIÓN EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA Los municipios metropolitanos, en coordinación con el Área Metropolitana de Bucaramanga – AMB, calificarán en sus respectivos POTs, teniendo en cuenta las centralidades adoptadas en el presente instrumento, el suelo requerido para la implantación de núcleos de innovación e investigación en ciencia y tecnología, que potencie las actividades productivas pertinentes para el desarrollo territorial metropolitano.

7.9 ESTRATEGIA TURISMO PAISAJE Y PATRIMONIO

OBJETIVO ESTRATÉGICO Garantizar la puesta en valor como atractivos turísticos, del patrimonio cultural y el paisaje natural metropolitano.

Para el cumplimiento de la estrategia se definen como normas obligatoriamente generales:

1. ELEMENTOS Y SECTORES DE VALOR PAISAJÍSTICO En el territorio metropolitano se identificarán a través de procesos participativos y en articulación con los POTs municipales, los hitos y elementos del paisaje con valor paisajístico y/o patrimonio ecológico cultural, reconociendo la riqueza de la cultura popular de la región y valorando el patrimonio intangible vinculado a paisajes y lugares (Cerros tutelares, locaciones características, estoraques y otros elementos del Patrimonio Natural y del Patrimonio Cultural) para ser objeto de caracterización e inclusión en los suelos de protección.

2. UNIFICACIÓN DE LOS COMPONENTES DE PATRIMONIO Los municipios del Área Metropolitana de Bucaramanga actualizarán sus inventarios de patrimonio, con el fin de unificar los componentes de patrimonio consignados en los POTs municipales, en los aspectos de normatización, cartografía, responsables, niveles de decisión y otros, con base en la Directriz del Ministerio de Cultura del año 2015, y se realizará su declaratoria de manera inmediata.

3. CENTROS FUNDACIONALES Dentro de los componentes de patrimonio consignados en los POTs de los municipios del área metropolitana de Bucaramanga, se definirán los límites territoriales de los centros fundacionales, evitando la reducción de los perímetros de protección de las zonas históricas y la disminución del número de predios declarados como de preservación.

4. VALORES PATRIMONIALES DE ESPACIO PÚBLICO Dentro de los componentes de patrimonio consignados en los POTs de los municipios del área metropolitana de Bucaramanga, se definirán los criterios de caracterización del espacio público de valor cultural urbano, como plazas, parques, plazoletas y otros, definiendo su tratamiento y estableciendo mecanismos de conservación de su marco espacial, tales como la peatonalización de su entorno, restricción temporal del tráfico vehicular sobre su perímetro y otros.

7.9 ESTRATEGIA DE SEGURIDAD ALIMENTARIA

OBJETIVO ESTRATÉGICO Incentivar una cadena productiva alimentaria metropolitana multitemporal y policlimatica; diversificada y tecnificada; asociativa y/o comunitaria; equitativa y socialmente benéfica.

NORMAS OBLIGATORIAMENTE GENERALES. Para el cumplimiento de la estrategia se definen como normas obligatoriamente generales

1. DISTRITO RURAL INTEGRAL Los suelos rurales clasificados como de producción agrícola en los POTs de los municipios metropolitanos, y aquellas zonas donde existan actividades agropecuarias, se articularán bajo un tratamiento unificado de Distrito Rural Integral, el cual promueva mediante beneficios en asistencia técnica y/o a través de una zonificación rural la producción de bienes alimentarios destinados a garantizar la soberanía y seguridad alimentaria metropolitana y la asociatividad entre los productores. Se encuentra delimitado en el plano Distrito Rural Integral.

2. RUTAS DE SUMINISTRO Dentro de la malla vial de cada uno de los municipios metropolitanos, se establecerán rutas y recorridos para la movilidad del sistema de carga y transporte de productos de consumo, entre los centros de acopio o centrales de abasto, los núcleos de distribución mayorista y los puntos de comercio sectorial.

3. DISTRIBUCIÓN Y COMERCIALIZACIÓN El intercambio mayorista de bienes y servicios alimentarios en el Área Metropolitana de Bucaramanga, se desarrollará por medio de una infraestructura logística regional, policéntrica y articulada, de equipamientos e instalaciones adecuadas (núcleos de clasificación, centros de empaque, polos de distribución, plataformas logísticas, frigoríficos, y otros.) para potenciar sus actividades comerciales de conectividad e integración entre el acopio y el comercio minorista, los cuales se localizarán en los sectores establecidos por los POTs de los municipios metropolitanos.

PROGRAMAS
PROYECTOS
INDICADORES

PROYECTO 1

RED CONECTADA DE PARQUES METROPOLITANOS

DESCRIPCIÓN

Los parques metropolitanos son áreas libres que cubren superficies en promedio de 10 ha, las cuales son destinadas para los usos recreativos activos o pasivos con algunas restricciones y para la generación de valores paisajísticos y ambientales, cuya área de influencia abarca todo el territorio de la ciudad, además estas áreas se encuentran destinadas a bosques urbanos, (parques periurbanos y metropolitanos) y zonas verdes por lo que cumplen una función esencial para mejorar la calidad de vida de los habitantes.

Proporcionan beneficios no sólo ambientales, sino también sociales. Mejoran el microclima, la calidad del aire y reducen del dióxido de carbono. Mejoran el paisaje, son refugio de biodiversidad, y cumplen una importante labor social favoreciendo las actividades recreativas, el empleo, la educación y mejorando salud humana.

Los Parques Metropolitanos que se encuentran ubicados en los municipios del área metropolitana de Bucaramanga, son unas grandes masas verdes cuya finalidad es contribuir al buen orden territorial de las zonas urbanas mediante el fortalecimiento de los sistemas verdes para lograr que los municipios sean más habitables y sostenibles, contribuyendo a la construcción de un nuevo modelo de ciudad.

IMPACTO ESPERADO

Mediante la red de parques conectados se pretende que sean concebidos como un mecanismo de recuperación de fuentes hídricas y zonas ambientalmente degradadas de los municipios.

Así como una herramienta de planeación urbana encaminada a mejorar la calidad vida de la ciudadanía.

El carácter continuo y lineal de estos espacios conlleva a que los parques lineales se conviertan en una barrera física que contrarreste la expansión irregular urbana y promueve una protección de los recursos natrales.

Este proyecto presenta un gran potencial para revertir efectos ambientales negativos como:

- Recuperar la permeabilidad de los suelos en los márgenes de los cursos de agua al introducir áreas verdes.
- Permite una infiltración y flujo de agua más lento durante las inundaciones.
- Hace viable la descontaminación de los cursos de agua.
- Reconfigura el relacionamiento de la comunidad con los cursos de agua que anteriormente estaban degradados y podían ser percibidos incluso como focos de infección.
- El contenido estético y paisajístico de la conexión de parques promueve el desarrollo de actividades deportivas y de ocio, propicia una nueva conexión con la naturaleza lo que genera nuevos comportamientos sociales y una revaloración del medio ambiente como un bien ciudadano a preservar.

FINANCIAMIENTO

El territorio se ha reconocido como uno en el cual existen permanentemente movimientos telúricos, y adicionalmente Las inversiones con destinación a Medio

Ambiente son aquellas inversiones orientadas a la protección, administración, conservación, control y restitución del medio ambiente, mediante el manejo de la oferta y la demanda de los recursos del ecosistema (aire, agua, suelo, fauna y vegetación).

Fuentes Nacionales – Departamentales- Internacionales

PROYECTO 2

SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE

DESCRIPCIÓN

El Sistema Integrado de Transporte Público es el conjunto articulado de los diferentes medios de transporte de pasajeros existentes en una ciudad, estructurado para prestar un servicio confiable, eficiente, cómodo y seguro, que permite movilizar a sus usuarios con altos estándares de calidad, acceso y cobertura en toda la ciudad.

Es así que se busca que la modernización del SITP junte dos componentes: que integren una política de movilidad urbana que considere todos los modos de transporte, limite el uso del vehículo y promueva el transporte público y los modos no motorizados y, b) la integración de todos los componentes del transporte público, desde la implantación de corredores de transporte masivo a la formación de personal y fortalecimiento institucional mediante la creación de agencias o autoridades de transporte.

Para implementar un Sistema Integrado de Transporte en un territorio se requiere de:

INTEGRACIÓN TARIFARIA ((tarjetas únicas para varios modos de transporte) y del sistema de recaudo).

- Integración de infraestructura
- Integración de operación
- Integración con modos no motorizados
- Autoridad única del sistema de transporte
- Fortalecimiento institucional
- Para la implementación del sistema se requiere del apoyo en:
- Elaboración de la ruta crítica de implementación
- Auditorías de accesibilidad y seguridad vial en intersecciones y tránsito vial.
- Elección del sistema de recaudo
- Elección e implementación de nuevas tecnologías para reducir la emisión de contaminantes que afectan la salud.
- Proceso de socialización y difusión del proyecto
- Evaluación y corrección de problemas de operación en el funcionamiento
- Conformación del consorcio de transportes.

IMPACTO ESPERADO

- Una ciudad conectada y ordenada
- Menor utilización del vehículo privado
- Reducción de las emisiones de CO2
- Servicios de mayor calidad
- Mayor cultura ciudadana
- Sistema único de información y atención
- Menor tiempo de viaje
- Mayor seguridad personal
- Mayor seguridad vial
- Tarifa de acuerdo al tipo de viaje y condición social
- Mayor accesibilidad al transporte público y conectividad con todas las zonas de la ciudad y grupos poblacionales.

FINANCIAMIENTO

La eficacia del modelo de gestión y viabilidad financiera que debe garantizarse mediante una correcta fusión de recursos públicos y privados. Es así como, la aplicación de modelos de APPS para la gestión del transporte masivo, los sistemas de recaudo o incluso los intercambiadores de transporte, son una vía que se abre y que permitirá maximizar la inversión y reducir los riesgos para la administración pública.

PROYECTO 3

TERMINALES DE TRANSPORTE Y MERCANCÍA METROPOLITANOS: CENTRO LOGÍSTICO DE VALOR AGREGADO "PUERTA DE B/MANGA", Y, "VÉRTICE NORTE"

DESCRIPCIÓN

Los centros logísticos de transporte (CLT), se podrán ubicar en zonas industriales, en el centro tradicional y representativo, en el corredor metropolitano de servicios y en áreas y corredores de actividad múltiple zonal.

Este equipamiento facilita que el CL concentre geográficamente operaciones de procesos logísticos, y permite una adecuada gestión del flujo de carga.

Los CL se convierten en puntos concentradores y redistribuidores de carga que trabajan como reguladores del tráfico de vehículos y como articuladores entre unidades de carga provenientes de distintos puntos geográficos y sujetos a lógicas distintas que integran unidades diferentes.

CON ESTE PROYECTO SE PRETENDE:

- Desarrollo de Centros Logísticos (CL) especializados en sectores prioritarios.
- Desarrollo de mega distribución dedicada a mercados de otras regiones del país.

- Aprovechamiento de las oportunidades de desarrollo de CL para cadenas de suministro con una mejor articulación con otras regiones del país.

- Desarrollo de innovaciones en logística de DUM como distribución centralizada (o consolidada).

IMPACTO ESPERADO

- Descongestión de los principales corredores viales de los municipios.

- Incentiva la inversión privada y promueve la generación de clúster logístico.

FINANCIAMIENTO

- Gestión de recursos de la nación-Departamento.

- Creación de un Fondo para la Competitividad Logística Territorial (FONLOG), que apoye con créditos a tasas preferenciales.

- Financiamiento por revalorización de suelo generado mediante un mecanismo de divisibilidad por usuario.

PROYECTO 4

DISTRIBUIDORES ESTE Y RÍO DE ORO

DESCRIPCIÓN

La congestión del sistema viario de Bucaramanga es producto de la ausencia de un sistema integrado de transportes colectivos con los modos correspondientes a un sistema metropolitano. Igualmente se debe a la ausencia de un sistema jerarquizado de vías urbanas y metropolitanas que expulsen del centro los tráficos innecesarios y presenten alternativas de recorrido para aquellos desplazamientos que no tengan origen o destino en las zonas más congestionadas.

Entre estos sistemas de rango metropolitano que descongestionarían el centro y expulsarían tráfico innecesario o indeseado están:

- EL DISTRIBUIDOR ESTE a lo largo del pie de monte por la periferia urbana y sirviendo de contención del continúo urbanizado y la protección de la invasión indiscriminada del territorio de valor medio ambiental que debe ser protegido.

- EL DISTRIBUIDOR DEL RIO DE ORO que, a pesar de haber sido tentativamente iniciado carece del diseño adecuado para responder a la demanda presente y futura, debe ser además extendido para poder incentivar la descongestión de actividades empresariales y reducir la carga de tráfico pesado que en este momento soportan las instalaciones inadecuadas e insuficientes.

Ambos distribuidores articulan la metrópolis produciendo unas axialidades externas que descongestionan el carácter concéntrico de las circunvalares erróneamente planteadas.

IMPACTO ESPERADO

El tráfico longitudinal interno de media distancia saldrá de los ejes actuales y optará por las alternativas periféricas o perimetrales. Se producirá consecuentemente:

- UNA REDUCCIÓN DEL TRÁFICO INTERNO DE LA CIUDAD (si bien este será sustituido por el nuevo tráfico generado por el aumento del parque automovilístico si no se toman medidas complementarias de domesticación)

- UN AUMENTO DE LA VELOCIDAD MEDIA, descenso de los tiempos de recorrido, reducción de los costes económicos de atascos y retenciones a calcular con una ratio de 10 USD vehículo/hora.

- LA ACCESIBILIDAD PERIFÉRICA permitirá la localización de actividades que requieren grandes superficies y atraen gran número de viajes y vehículos. Estas actividades se des localizarán desde el centro descongestionándolo.

- LOS NUEVOS SOLEOS ofrecerán nuevas oportunidades de actividad económica, puestos de trabajo e incremento del Producto Interno Bruto de la metrópolis, así como la renta per cápita y la capacidad de inversión y consumo de sus ciudadanos y empresas.

- MEJORA DE LA CALIDAD AMBIENTAL URBANA del centro por la descongestión alcanzada.

FINANCIAMIENTO

Las inversiones en los Distribuidores generaran accesibilidad a nuevos suelos. Son las plusvalías de esos suelos, debidas a las inversiones en los distribuidores los que deben hacer frente a su financiación primordial: "paga quien se beneficia" es el principio económico que se aplica en este caso.

Los distribuidores igualmente benefician con carácter general al conjunto de las actividades metropolitanas. Es por lo tanto aconsejable una repercusión de sus costes en el conjunto metropolitano, manteniendo sin embargo el criterio de proporcionalidad a ese beneficio. Esa proporcionalidad puede establecer en términos de:

- Flota y potencia del parque de vehículos de la empresa (permiso de circulación de carga)
- Cilindrada y coste del vehículo particular (permiso de circulación particular)
- Volumen de energía consumida (tasas al carburante)
- Utilización directa de la infraestructura (peaje)
- Plusvalías directas (aumento de valor en predios colindantes o de proximidad) y plusvalías indirectas (aumento de valor por incremento del PIB y de la competitividad de la metrópolis)

PARA LA RECUPERACIÓN DE PLUSVALÍAS SE ACONSEJA UNA ESTRATEGIA EX-ANTE EN LUGAR DE EX-POST.

- **EX-ANTE:** Con los acuerdos previos a las inversiones se podrá alcanzar un reparto de beneficios más favorable a la recuperación de plusvalías. Por experiencias anteriores esa recuperación puede alcanzar el 80%. Para dicha actuación se sugiere el establecimiento o asignación de las mismas a la Empresa de Desarrollo urbano establecida en otro apartado de estos Proyectos estratégicos
- **EX-POST:** Sin embargo, por procedimientos ex-post los derechos adquiridos reducen estas posibilidades y el carácter impositivo de la misma reduce su potencial a un máximo de un 30% con grandes costes políticos de las mismas por su carácter generalizado.

Las tasas sobre vehículos o transportes de mercancías, materiales o producción a destinos finales pueden tener un marco legislativo fiscal que entra dentro de las competencias asignadas a las áreas metropolitanas por la legislación colombiana.

PROYECTO 5

NUEVA CENTRALIDAD METROPOLITANA

DESCRIPCIÓN

Dentro de los actuales procesos de planificación, la nueva centralidad metropolitana se relaciona con grandes superficies en las que se pueden desarrollar nodos articuladores que tienden a una configuración y funcionamiento cada vez más reticular.

En el caso de Bucaramanga y su área metropolitana, se contrapone a un planeamiento urbanístico que ignora las lógicas supramunicipales y que a escala local han adaptado la normativa a las demandas propias del mercado. Frente a esta problemática, desde una mirada propositiva, se busca entorno a las relaciones entre las nuevas formas de la centralidad y sub-centralidad metropolitana; la distribución territorial de los grandes centros de consumo; las principales modalidades morfo tipológicas y los parámetros de localización, regulación formal y funcional que derivan de los instrumentos vigentes.

Por tanto se busca una centralidad basada en cambios en los usos del suelo o transformación en las prácticas urbanas cotidianas o generación de nuevos hitos urbanos tales como Plataformas logísticas, parques empresariales, centros comerciales, grandes equipamientos y dotaciones, los cuales tendencialmente se tienden a implantar en los nodos o a lo largo de las principales carreteras y autopistas metropolitanas, con el fin de la búsqueda de nuevas relaciones de acceso, visibilidad y sinergias con otras actividades.

Con este proyecto se pretende ante todo explorar estrategias proyectuales alternativas para la localización y creación de piezas metropolitanas de 'nueva centralidad', jerarquizando aquellos emplazamientos con mayor potencialidad de transformación y creando el marco adecuado para una ocupación progresiva y racional del suelo que conjugue las demandas formales y funcionales del mercado con criterios espaciales y de estructura del paisaje metropolitano.

Es así que se podría hablar de una 'polarización' del crecimiento hacia las infraestructuras, es decir hacia los puntos donde se acumula la mayor intensidad de una fuerza, una atracción a manera de imán, carreteras y autopistas juegan el rol de 'atractores' de ciertas piezas urbanas que, aunque con características específicas según el contexto territorial de implantación, encuentran en las mismas nuevas ventajas posicionales, diferentes y alternativas a las de la ciudad compacta.

Es así que frente al carácter 'auto organizativo' de los procesos de polarización del crecimiento, éstos debieran ser previstos desde las diferentes escalas de planeamiento desde los POT, en coherencia con la matriz ambiental y el sistema de asentamientos, con la selección de emplazamientos y tramos para su localización y con las reglas funcionales y paisajísticas adecuadas, en relación tanto a las infraestructuras existentes como a las previstas.

IMPACTO ESPERADO

Con este proyecto se espera generar:

- Desarrollo de suelo empresarial para sedes de empresas exportadoras.
- Desarrollo de suelo terciario hostelero
- Desarrollo residencial
- Suelo para grandes equipamientos emblemáticos y culturales.
- Turismo como nueva actividad metropolitana
- Densificación del tejido urbano de las áreas centrales y residenciales.
- Protección el ambiente natural y regulación de la expansión urbana.
- Recuperación de las áreas intervenidas asegurando entornos paisajísticos y servicios al turismo.
- Jerarquización y mejora de la conectividad vial.
- Creación de corredores verdes y áreas de amortiguamiento ambiental.
- Mayor integridad territorial y definición de las nuevas áreas de expansión y reserva urbana.

FINANCIAMIENTO

El incremento de densidad produce externalidades de congestión sobre las infraestructuras existentes. Hay que ampliarlas, mejorarlas, actualizarlas. Esos costos deben aplicarse a los beneficiarios de ese incremento actividad que son a su vez los generadores de las externalidades de congestión.

Las plusvalías generadas por el proceso de planificación, gestión e inversión pública no son propiedad privada, aunque se materialicen sobre los predios privados. Son plusvalías generadas por la acción pública, propiedad pública y son las que deben sufragar los gastos de planificación, gestión e inversión.

En ausencia de esta recuperación de plusvalías el proceso no se puede realizar. Los beneficios privados o públicos no se pueden generar.

El cálculo de plusvalías determinara las cantidades en las que los predios deberán devolver o participar en las inversiones externas que compensen las externalidades negativas que estas actividades privadas generan

Los sistemas de participación que se podrán establecer son:

- Derechos de edificación por encima de la edificabilidad media.
- Participación/asignación de externalidades sobre infraestructuras a los derechos edificatorios.
- Asignación de infraestructuras y equipamientos a los predios beneficiados de incremento de edificación.

DEL SÉPTIMO DÍA
SION

PROYECTO 6

EMPRESA METROPOLITANA DE GESTIÓN URBANA METROPOLITANA

OBJETIVO

Generar en colaboración y subsidiariedad al sector privado, proyectos urbanos integrales que garanticen al menos un ritmo de 13.000 viviendas anuales.

Los grandes proyectos urbanos consisten en operaciones a gran escala que producen al menos tres modificaciones claves en la estructura de la centralidad de las actuales metrópolis: una modificación en la rentabilidad de los usos del suelo; una modificación funcional y físico espacial de áreas centrales estratégicas; y una modificación de los mecanismos de gestión pública con la cual se pueden desarrollar las siguientes acciones.

Gestión de suelo: Es el conjunto de procesos que conducen a la materialización de las iniciativas de planificación posibilitando que los inmuebles involucrados en las actuaciones previstas, se transformen o utilicen de la manera estipulada. Es así que se podrían adelantar las acciones requeridas para la aplicación de los instrumentos de gestión del suelo necesarios para dotar al territorio para mantener el ritmo de producción de viviendas requerido para suplir la demanda, y a su vez, facilitar la ejecución de los proyectos y acciones de las operaciones estratégicas, estructurantes, y demás operaciones integrales definidas en Plan integral de desarrollo, plan estratégico de ordenamiento territorial, así como de los planes parciales, zonales y demás proyectos urbanísticos que se adopten a nivel metropolitano. Esto se haría por medios de colaboración con el sector privado en la tramitación, estimulación y generación de ese suelo.

Así mismo se deberá diseñar las recomendaciones y los lineamientos de gestión de la temática de Hábitat en el contexto metropolitano particularmente en gestión del suelo, vivienda y prestación de servicios públicos.

Podrá atender las distintas necesidades de las distintas etapas de los proyectos es así que se podrían adelantar procesos de levantamientos topográficos, registro topográficos, estudio de títulos, avalúos comerciales, censo socioeconómico, diagnóstico socioeconómico, plan de gestión social, cálculo de indemnizaciones y compensaciones, los estudios para vinculación de propietarios, y las actividades propias de los procesos de enajenación voluntaria y de ejecución de los planes de gestión social entre otros mediante los cuales se permita hacer gestión.

GESTIÓN INMOBILIARIA: Con relación a la gestión inmobiliaria este proyecto de inversión permitirá adelantar procesos como constitución de patrimonios autónomos, estructuración de los negocios inmobiliarios, habilitación de suelo (demoliciones, englobe de suelo, diseños, estudios técnicos y ejecución de obras de urbanismo), comercialización y construcción de los desarrollos inmobiliarios.

Gestión de las Cesiones. Es la forma básica de producción de espacio público. Se materializa mediante el aporte de vías, parques, equipamientos y redes de servicios públicos principalmente, que hacen los privados al municipio, originadas por el desarrollo de actuaciones urbanísticas.

Lo anterior, sustentado en la contraprestación que los urbanizadores y constructores debe realizar por ocupar el espacio aéreo por encima de los predios y obtener con ello un beneficio urbanístico.

El área metropolitana de Bucaramanga cuenta con un recurso por la compensación de cesiones tipo C, la cual en su mayor porcentaje es entregada en modalidad de compensación económica, es así que con esta propuesta se busca una herramienta de corto y mediano plazo para obtener suelos públicos y convertir en parques de borde o de protección ambiental, por lo tanto se busca la aplicación de mecanismos de traslado

y pago de cesiones urbanísticas hacia estos territorios originados en desarrollos formales en las zonas urbanas y de expansión urbana.

IMPACTO ESPERADO

- Evitar la especulación y la elevación de los precios de los suelos
- Realizar compensaciones en los suelos que soportan las mayores cargas.
- Pago de contraprestaciones por parte de aquellos que reciben beneficios.
- Promoción para la asociación de predios –reparto de cargas y beneficios.
- Procesos de adquisición por parte del Estado.

PASOS DE GESTIÓN

- Redacción estatutos
- Aprobación y nombramientos
- Priorización de proyectos
- Evaluación y financiación
- Gestión

ORGANISMOS PARTICIPANTES

- Área Metropolitana
- Municipios del Área Girón, Piedecuesta, Floridablanca y Bucaramanga)
- Empresa nacional de vivienda
- Financiera publica
- Financiera privada

FINANCIACIÓN

- Plusvalías
- Concesiones en infraestructuras, y equipamientos sociales o económicos.
- Ventas (tarifas a usuarios)
- Capital Privado
- Asociaciones Público-Privadas
- Empresas gestoras.
- Concesiones
- Pagares de reforma urbana
- Administración delegada del espacio público

PROYECTO 7

FORMACIÓN DEL CINTURÓN VERDE METROPOLITANO

DESCRIPCIÓN

Generación de un corredor verde que le dé continuidad a los sistemas estructurantes naturales metropolitanos y que ayude a ordenar el crecimiento metropolitano, con énfasis en protección en zonas de riesgo como elemento diferencial en la construcción de un territorio resiliente.

Este Borde se da en zonas de transición entre el sistema rural y el urbano, este proyecto pretende el restablecimiento parcial o total de los ecosistemas a través de iniciar acelerar y orientar la regeneración natural, por lo tanto, se plantea el desarrollo de un corredor verde para el área metropolitana en sentido noreste a suroeste a través de toda la conexión de los municipios, uniendo todas sus polaridades sobre un eje fácilmente circulable por el ciudadano de a pie. 8

El cinturón busca integrar campo y ciudad en un desarrollo equilibrado implementando un sistema de infraestructuras y equipamientos que rescaten los elementos naturales que determinaron el desarrollo de la ciudad para que se convierta en un estructurante y envolvente de la ciudad para ponerla en comunicación con su entorno natural en diferentes escenarios tales como:

ÁREAS DE PROTECCIÓN - PRODUCCIÓN AGRÍCOLA

- Reconversión de predios de ganadería extensiva a sistemas agropecuarios sostenibles
- Agricultura orgánica para pequeñas fincas agrícolas
- Acuerdo Interinstitucional para la formación campesina en agroecología
- Generación de unidades de apoyo a la producción local
- Conformación y fortalecimiento de una oferta turística a partir de la articulación de elementos territoriales de valor cultural, ambiental y paisajístico propios del hábitat rural.

IMPACTO ESPERADO

Desarrollo de un sistema de protección del sistema natural con impacto directo en la resiliencia del territorio. El corredor sirve a su vez para ordenar el crecimiento del área metropolitana bajo un concepto de sostenibilidad.

Se espera propiciar condiciones y oportunidades para el desarrollo humano integral en la zona donde se unen lo urbano y lo rural, de tal forma que se organice la ocupación y se regule la expansión de la urbe, se recuperen los elementos naturales del paisaje, se mejore el hábitat, la movilidad y la accesibilidad, se genere progreso económico sostenible y se garantice el respeto por la vida y la equidad bajo estas anhelados:

- Generen barreras naturales para el control de la expansión urbana.
- Mantenga la conectividad ecológica.
- Provea la diversidad paisajística y lugares de esparcimiento y educación ambiental
- Regule el abastecimiento hídrico.

- Amortiguamiento hidráulico.
- Recarga de los acuíferos.
- Generación de alternativas productivas sostenibles.
- Generación de seguridad alimentaria.
- Fijen el carbono y gases de invernadero.
- Generen energía eléctrica.
- Conserven la biodiversidad

PASOS DE GESTIÓN

- Determinación del corredor
- Información sobre tenencia de suelos
- Asignación de usos en propuesta de Plan
- Establecimiento de instrumentos legales de gestión y control de suelo
- Obtención de fondos de inversión
- Establecimiento, redacción y aprobación de Instrumento(s) de gestión.

ORGANISMOS PARTICIPANTES

- Municipios
- Área metropolitana
- Autoridad Medio Ambiental
- Instituciones Deportivas

FINANCIACIÓN

- Presupuesto público
- Permuta de terrenos y derechos edificatorios para adquisición.
- Concesiones de uso deportivo u hostelero.

PROYECTO 8

PLAZAS DE MERCADO METROPOLITANAS

DESCRIPCIÓN

Los vínculos que se establecen por el flujo de personas, bienes y servicios entre las áreas rurales y urbanas, constituyen relaciones que requieren instrumentos y políticas que capitalicen las oportunidades que surgen alrededor de ellas. Una estrategia para cerrar las brechas entre lo urbano y lo rural es tratar de cerrar mediante conectividades y vínculos comerciales las actividades de producción y consumo alimentario fundamentadas en los principios de seguridad alimentaria establecidos en los ODS. Colombia y la región del área metropolitana se caracterizan por la producción agropecuaria y la necesidad de establecer vínculos comerciales con los centros urbanos disminuyendo los niveles de intermediación y generándole un valor agregado a los productos primarios dinamizando a su vez las cadenas de valor del sistema alimentario.

La revitalización de las plazas de mercado urbanas, es una importante oportunidad para trabajar no solo en mejorar las fábricas urbanas mediante revitalizaciones urbanas, sino para desarrollar el potencial de desarrollo económico de las ciudades generando empleo y una mejor utilización de la relación económico espacial, con gran potencial especialmente en ciudades intermedias colombianas.

IMPACTO ESPERADO

Siguiendo la tendencia internacional de recuperar las plazas de mercado como lugares turísticos y de alta circulación, el territorio metropolitano podrá desarrollar un proyecto estratégico con múltiples impactos:

1. MEJORAMIENTO DE LA FÁBRICA URBANA: La estrategia busca generar equipamientos e instalaciones apropiadas con adecuadas accesibilidades

para su conexión e integración con la fábrica urbana instalada a partir de mejoramiento de las condiciones físico espaciales de las plazas de mercado operativas en los municipios que hacen parte del Área Metropolitana. Se trata de rescatar la estética en las plazas de mercado para hacer de ellas lugares de encuentro y de desarrollo urbano incluyente. En ello es importante considerar no solo la distribución física de la plaza sino su accesibilidad, facilidades, desarrollo de otras actividades económicas de servicios para garantizar una adecuada conectividad de las plazas de mercado con las ciudades.

2. RECUPERACIÓN DE LA CULTURA Y LA IDENTIDAD METROPOLITANA: Uno de los objetivos más importantes del PEMOT es promover una cultura metropolitana a partir de las vocaciones endógenas del territorio y de las características locales. La generación de proyectos estratégicos debe servir para darle una caracterización e identidad metropolitana al Área. Que el territorio se caracterice por contar con unas plazas de mercado atractivas físicamente, incluyentes y que logren comercializar adecuadamente los productos del sector rural local, dinamiza la apropiación local de dichos productos y los diferencia en el mercado. La gastronomía es una de las principales manifestaciones culturales y la consecución de los productos alimentarios asociados a la identidad local es un valor agregado que el proyecto pretende potenciar.

3. PROVISIÓN DE EMPLEO Y OPORTUNIDADES ECONÓMICAS: Uno de los principales retos de los territorios es la generación de empleo para el desarrollo económico. La agenda global de desarrollo que promueve Naciones Unidas busca que los territorios aprovechen las ventajas del acelerado proceso de urbanización que vive el planeta para que las ciudades y las metrópolis se conviertan en motores del desarrollo y en generadores de oportunidades. La cadena productiva del sector alimentario tiene muchas ineficiencias

4. El proyecto pretende trabajar en la cadena de valor del sector para integrarla con mayor efectividad. Una de las características del sector alimentario en Colombia es la falta de desarrollo del valor agregado requerido para generar empleo a partir de la transformación y tratamiento de los productos primarios, para garantizar llegar a diferentes mercados y potenciar el sector hasta llévalo a la mesa final a través de los restaurantes. Integrar restaurantes a las plazas de mercado es una tendencia marcada de desarrollo económico urbano pues no solo revitaliza urbanísticamente sitios que estaban deprimidos, sino genera empleo y aprovecha la fábrica urbana como potencializador de oportunidades económicas.

5. MEJORAMIENTO DE LAS CONDICIONES DE SEGURIDAD ALIMENTARIA: Uno de los grandes desafíos del desarrollo sostenible es la seguridad alimentaria. Así mismo, uno de los mayores valores agregados de las ciudades son precisamente su rol como acopiador y comercializador de bienes y servicios. El propósito es desarrollar el potencial de las economías de aglomeración y de aproximación instaladas en las ciudades a partir del mejoramiento de las condiciones de desarrollo de los actores de la cadena del sector. Para ello se requiere no solo de un apropiado sistema de información, sino de consolidar formas asociativas empresariales en la que todos los actores de la cadena industrial de la seguridad alimentaria tengan oportunidades para su desarrollo en un enfoque sistémico.

FINANCIAMIENTO

1. Presupuesto regular de los municipios.

2. Alianza Público Privada

3. Cooperación Internacional

MECANISMOS DE GESTIÓN

1. ANUNCIO DE PROYECTO

La competencia de aplicación de este instrumento es de cualquier entidad territorial que vaya a adquirir suelo en expropiación o en proyectos de gestión asociada.

Se contempla en el Decreto 2729 de 2012, el cual reglamenta el parágrafo 10 del artículo 61 de la Ley 388 de 1997, en lo relativo al anuncio de programas, proyectos u obras de utilidad pública o interés social y lo define como: "Al valor comercial al que se refiere el presente artículo, se le debe descontar el monto correspondiente a la plusvalía o mayor valor generado por el anuncio del proyecto u obra que constituye el motivo de utilidad pública, para la adquisición, salvo que el propietario hubiere pagado la participación en plusvalía o la contribución de valorización, según sea del caso".

2. DERECHO DE PREFERENCIA Y BANCOS DE TIERRAS O INMOBILIARIOS

El Derecho de preferencia es un mecanismo legal que autoriza a los municipios y a los Bancos de tierras o Inmobiliario cuando éstos se creen, para ejercer el derecho de preferencia en la enajenación de los inmuebles, conforme a lo dispuesto por el PEMOT, los POT, o los instrumentos que los desarrollen.

3. LA EXPROPIACIÓN

Es un mecanismo que permite a las entidades administrativas del orden territorial, cuando existan motivos de utilidad pública o de interés social y especiales condiciones de urgencia, la adquisición de los terrenos necesarios para el cumplimiento de sus metas y/o de las políticas de desarrollo urbano, en los términos de Ley.

Los motivos para declarar la utilidad pública de un inmueble por enajenación voluntaria y expropiación judicial se encuentran consagrados en el Artículo 58 de la Ley 388 de 1997, el cual modifica el artículo 10 de la Ley 9 de 1989. La expropiación puede operar por vía judicial, o por vía administrativa, en este último caso cuando se presenten y reconozcan situaciones de urgencia, y la expropiación judicial procede de la declaratoria de motivos de utilidad pública.

4. MECANISMOS DE EQUIDISTRIBUCIÓN Y FINANCIACIÓN

Esquema de reparto de cargas y beneficios territoriales entre municipios

Las Áreas Metropolitanas pueden tomar y ejercer la competencia metropolitana como regulador del principio de reparto equitativo de cargas y beneficios, para propiciar el desarrollo de la estructura del modelo metropolitano de ocupación y asignar responsabilidades compartidas a los municipios, según se proponga en el PEMOT.

La aplicación de este principio viene dándose en el país en los ámbitos municipales en directa relación con la regulación de usos del suelo y del régimen de propiedad.

El fundamento constitucional y legal radica en la competencia de "coordinar el desarrollo armónico e integrado del territorio" y "racionalizar la prestación de los servicios públicos a cargo de quienes la integran" (Art. 319 Constitucional) y en los objetivos en materia de sustentabilidad señalados en la Ley 1625 de 2013 "Programar y coordinar el desarrollo armónico, integrado y sustentable de los municipios que la conforman" (artículos 2 y 6).

Los instrumentos de reparto equitativo de cargas entre municipios a diseñarse en el marco del PEMOT permitirán aportar a la armonización entre la productividad y la calidad de vida, mediante la definición de ciertas áreas destinatarias de actividades productivas y otras que se ocupen de aportar calidad ambiental, recibiendo a cambio las correspondientes compensaciones

de los municipios beneficiados a los municipios aportados bajo la administración del Área Metropolitana.

Una de las problemáticas en materia de las relaciones campo-ciudad, que puede ser tratada con la aplicación del sistema metropolitano de reparto de cargas es la relativa a la frontera agrícola; en este sentido, el modelo puede apostar por la defensa de la ruralidad fomentando que las actividades del agro permanezcan en el territorio del Área Metropolitana. El CONPES describe esta problemática así:

En materia de las relaciones campo- ciudad, una de las principales conclusiones de la Misión señala que la mayor parte de la población del país vive en las principales aglomeraciones urbanas, mientras que el crecimiento del área sembrada, por el contrario, tiende a ser mayor en los municipios más de la frontera agrícola hacia las periferias (DNP, 2015, p.19)2.

-Recomendaciones a los municipios del entorno metropolitano para procurar unificación integral o armonización de los sistemas tributarios locales.

Este es un tema de vital importancia para poder generar un sistema metropolitano fiscal equitativo y coherente, que potencie los municipios desde sus propias realidades, sin que con ello se cause daño a los otros.

Parte de esta recomendación de armonización debe partir por el manejo coordinado del sistema de información catastral, que además permitirá conocer el territorio municipal en sus aspectos físico, jurídico y económico, además de mantener un nivel equilibrado en las cargas tributarias locales.

Así mismo debe hacer parte de este sistema de armonización fiscal, lo referente a la armonización en las cargas y obligaciones urbanísticas que se exijan en los municipios del entorno. Para ello es importante que aprovechen las autorizaciones que trae el artículo 180 de la ley 1570 de 2015 del Plan de Desarrollo que permite obtener la delegación de la competencia catastral a los entes asociativos de ciudades de más de 500.000 habitantes.

- PARTICIPACIÓN EN PLUSVALÍAS

La contribución de plusvalía soporta su desarrollo en el artículo 82 constitucional y su marco legal es dado por la Ley 388 de 1997, “es un tributo que grava el mayor valor que adquieren los predios como consecuencia de la acción urbanística desarrollada por las entidades públicas en la utilización del suelo y del espacio aéreo urbano” (Consejo de Estado, sentencia 2012-00507 de febrero 26 de 2015).

La competencia de las Áreas Metropolitanas para participar de este tributo está mediada por la ejecución de obras que generen mayor valor a los predios privados. La regulación del instrumento apartados de dichas aglomeraciones.

- SOBRETASA AMBIENTAL METROPOLITANA

Dentro de los mecanismos ya definidos y operando como fuente de recursos de las Áreas Metropolitanas se encuentra las sobretasas provenientes del impuesto predial recaudado por los municipios. La sobretasa se funda en el artículo 317 constitucional, que previó:

(...) destinar un porcentaje de estos tributos, que no podrá exceder del promedio de las sobretasas existentes, a las entidades encargadas del manejo y conservación del ambiente y de los recursos naturales renovables, de acuerdo con los planes de desarrollo de los municipios del área de su jurisdicción (...).

Lo anterior constituye la orden superior dirigida a los gobiernos locales para que implementen instrumentos de política ambiental que permitan mejorar las condiciones medio ambientales de cada región.

En desarrollo de este artículo constitucional, se expidió la ley 99 de 1993 "por la cual se crea el Ministerio del Medio Ambiente, se reordena el Sector Público encargado de la gestión y conservación del medio ambiente y los recursos naturales renovables, se organiza el Sistema Nacional Ambiental, SINA, y se dictan otras disposiciones" esta ley dispuso la creación de un porcentaje sobre el total del recaudo del impuesto predial con destino específico para la protección del medio ambiente (artículo 44).

Paralela a la precitada sobretasa ambiental con destino a las Corporaciones autónomas regionales coexiste la sobretasa ambiental con destino a las áreas Metropolitanas (y así lo ha reconocido la H. Corte Constitucional), renta que quedo instituida a favor de estos órganos de administración en virtud de su especificas funciones de guarda y protección del medio ambiente en sus respectivas jurisdicciones a través del parágrafo del artículo 17 de la Ley 14 de 1983. Posteriormente, el artículo 28 de la Ley 1625 de 2013 define esta sobretasa como un recurso de propiedad del área metropolitana constituyéndose en parte de su patrimonio.

En conclusión, a pesar de tratarse de dos sobretasas distintas que desde la constitución quedaron inmersas en nuestro sistema tributario como un sobre valor al impuesto predial con destinación directa para la protección del medio ambiente y con orden legal de ser transferida a las entidades que tienen a su cargo funciones propias de su razón de ser (entiéndase la protección del medio ambiente) razón por la cual han de ser libradas por un lado a favor de las Corporaciones Autónomas Regionales, y por el otro a favor de las Áreas metropolitanas ambos entes de tipo administrativo en las cuales por ley recaen dichas competencias proteccionistas.

Además en términos de la Corte Constitucional los dos destinatarios de la sobretasa pueden coexistir sin que se configure el fenómeno de la doble tributación, siempre y cuando se imponga la carga en virtud de las competencias jurisdiccionales de cada entidad territorial, virtudes todas que nos permiten concluir que se tratan de tributos de condiciones sustanciales idénticas, lo único que las diferencia es la tarifa y el destino de los recursos que se hace a una u otra de las referidas entidades según corresponda y con las características que se explican en la siguiente tabla.

5. CONTRIBUCIÓN POR VALORIZACIÓN

La contribución por valorización, es un tributo que data de hace ya unos 90 años aproximadamente, constituyéndose como una de las principales fuentes de financiamiento de los municipios, dicho tributo ha sido objeto de diferentes desarrollos legales, que han dado lugar a discusiones, cambios de posición legal entre otros, sin embargo, veamos la referencia de la valorización en el del Decreto 1333 de 1986 Código de Régimen Municipal.

El Decreto 1333 de 1986 incluyó como otras rentas propias de los municipios la contribución de valorización en los siguientes términos:

> "... Artículo 234.- El impuesto de valorización, establecido por el artículo 3 de la Ley 25 de 1921, como "una contribución sobre las propiedades raíces que se beneficien con la ejecución de obras de interés público local", se hace extensivo a todas las obras de interés público que ejecuten la Nación, los Departamentos, el Distrito Especial de Bogotá, los Municipios o cualquiera otra entidad de derecho público y que beneficien a la propiedad inmueble, y en adelante se denominará

exclusivamente contribución de valorización…"

Esta disposición establece en sus artículos 234 y siguientes, en cabeza de "la nación, los Departamentos, el Distrito Especial de Bogotá, los Municipios o cualquiera otra entidad de derecho público" la adopción y cobro de la contribución por valorización.

Frente al tema de costo de la obra como limitación de la base gravable señala que podrán los entes legitimados por la propia Constitución para adoptarla, atendiendo el costo total de la obra, el beneficio que ella produzca y la capacidad de pago de los propietarios que han de ser gravados con las contribuciones, distribuir el monto de las contribuciones por una parte o porcentaje del costo de la obra:

> "ARTÍCULO 236. Para liquidar la contribución de valorización se tendrá como base impositiva el costo de la respectiva obra, dentro de los límites de beneficio que ella produzca a los inmuebles que han de ser gravados, entendiéndose por costo todas las inversiones que la obra requiera, adicionadas con un porcentaje prudencial para imprevistos y hasta un treinta por ciento (30%) más, destinado a gastos de distribución y recaudación de las contribuciones.
>
> Los Municipio teniendo en cuenta el costo total de la obra, el beneficio que ella produzca y la capacidad de pago de los propietarios que han de ser gravados con las contribuciones podrán disponer, en determinados casos y por razones de equidad, que sólo se distribuyan contribuciones por una parte o porcentaje del costo de la obra".

El poder distribuir el monto de la contribución según la capacidad de pago del contribuyente es una posibilidad que el Código de Régimen Municipal plantea y establece en cabeza de los municipios, en ejercicio del llamado poder tributario derivado de los entes territoriales.

Ahora bien, no podemos pasar por alto que, tal como se citó desde la misma carta política (Art. 317) se radico en cabeza no solo de los entes territoriales (Municipios Distritos) la facultad de imponer la contribución, dado que es la misma Constitución que entrego en "las demás entidades" dicha competencia, por lo tanto concretamente sobre la inquietud planteada a través de la cual requiere conocer si las áreas metropolitanas tiene competencia para establecer la contribución de valorización en sus respectivas jurisdicciones es necesario estudiar:

Iniciemos citando el estudio elaborado en sentencia C- 155 de 2003 por la Corte Constitucional a través de la cual ratifico el mandato legal según el cual la valorización goza de las características de una contribución y que por lo tanto así debe ser entendido, en este sentido expresó:

"La contribución de valorización no es un impuesto, porque no grava por vía general a todas las personas, sino un sector de la población que está representado por los propietarios o poseedores de inmuebles que se benefician, en mayor o menor grado, con la ejecución de una obra pública.

Dada su naturaleza esta contribución por principio tiene una destinación especial; de ahí que se la considere una "imposición de finalidad", esto es, una renta que se establece y recauda para llenar un propósito específico. Dicho propósito constituye un elemento propio de su esencia, que es natural a dicha contribución, al punto que no sólo la identifica y caracteriza, sino que representa un elemento esencial de su existencia.

La contribución de valorización, según se deduce del inciso 1 del art. 317 de la Constitución, es un gravamen especial que recae sobre la propiedad inmueble y que puede ser exigido no sólo por los municipios, sino por la Nación o cualquier otro organismo público que realice una obra de beneficio social y que redunde en un incremento de la propiedad inmueble.

La destinación de los ingresos por valorización, si bien la señala el legislador, no surge de la sola voluntad política de éste, sino de la naturaleza misma de la renta, que se constituye en orden a lograr, así sea en parte, el retorno de la inversión realizada por el respectivo organismo público...[8]"

Por su parte el artículo 338 de la CN el cual contempla lo que en nuestro sistema tributario conocemos como el principio de legalidad, en él se dispone que no puede haber tributo sin un origen legal sin importar que clase de impuesto sea, atendiendo a su carácter nacional o local -como lo es la contribución por valorización- es por esto que para que pueda existir una contribución debe haber antes de una Ordenanza o Acuerdo que la establezca y fije los parámetros para su creación y establecimiento.

Lo más importante a la luz del principio de legalidad tiene que ver con la predeterminación de los criterios básicos para fijar el costo de la obra, calcular el beneficio que ella reporta, y establecer la distribución entre quienes resulten favorecidos patrimonialmente a raíz de la ejecución de la misma, para llegar a determinar el monto que debe ser asumido por cada beneficiario es aquí donde el artículo 338 precitado permite a las autoridades administrativas desempeñar un papel dinámico, en virtud de la naturaleza de la obra, sus caracterizas, el beneficio que representa, las zonas demarcadas entre otros, aspecto que tuvo en cuenta la corte en la precitada sentencia al advertir que dado que la contribución de valorización requiere la determinación de un sistema y método que atiende a las particularidades propias de cada obra objeto del sistema, no es violatorio del principio de legalidad conceder a los entes administrativos locales la determinación del sistema y método en razón a su vínculo directo, y conocimiento preciso de las particularidades de cada obra que pretenda ejecutar y financiar a través de este mecanismo, al respecto y concretamente sobre el alcance del principio de legalidad en materia de la contribución por valorización lo dejo dicho la H. Corte así:

"... Una exigencia muy fuerte sobre la determinación del método y del sistema prácticamente haría inocua la posibilidad de delegación, pues la propia ley estaría fijando la tarifa de la contribución. Por el contrario, una excesiva indeterminación dejaría en manos de las autoridades administrativas la regulación absoluta de ese elemento, en contravía del principio de legalidad, concretado en el de la predeterminación del tributo y la representación popular. Lo que la ley exige es, más que la simple enunciación de criterios, la definición de una cierta manera de proceder en la articulación de esos criterios".

En ese orden de ideas, reconoce la corte luego de hacer un recuento de sus mismas posiciones adoptadas en diferentes decisiones que, para efectos de la implementación de la contribución en los órdenes sub nacionales, puede esta ser concretada por dichos entes bajo ciertas condiciones, sin que ello signifique que están creado el gravamen así:

"Finalmente, la Corte entiende que es el Decreto 1604 de 1966 la norma que crea la contribución especial por valorización como un nuevo gravamen, aun cuando confiere a las entidades que ejecutan las obras la facultad de concretarlo bajo ciertas condiciones, lo que de ninguna manera significa que sean estas últimas las autorizadas para crearlo. Según lo explicó el Consejo de Estado en sentencia del 18 de marzo de 1993, al resolver la demanda presentada contra un acto administrativo que determinó como obra nacional que causa valorización la pavimentación de la vía Pereira-Marsella, "con el acto adjudicado no se está creando contribución alguna que implique el establecimiento de un tributo. No fija aquellos elementos constitutivos, sino que determina la obra que genera la contribución por valorización y ordena el trámite técnico y administrativo para la

8 Corte Constitucional. Sentencia C 155 de 2003. Magistrado Ponente: Dr. Eduardo Montenegro Lynett SENTENCIA C-375/02 expediente D-3707 Demanda de inconstitucionalidad contra el parágrafo 3° del artículo 5 de la Ley 128 de 1994. M.P. Dr. RODRIGO ESCOBAR GIL. 15 de mayo de 2002.

liquidación, distribución y cobro del gravamen, que es distinto"

De lo anterior podemos resaltar que:

El análisis que realiza la corte de las disposiciones contenidas en el Decreto 1604 de 1996, va dirigido de manera exclusiva al alcance del principio de legalidad aplicable sobre la adopción de la contribución de valorización entre la nación a través del referido Decreto y los entes Sub nacionales (Municipios y Departamentos) y de cómo cada uno de estos niveles de poder deberán adoptar la contribución en sus respectivas jurisdicciones obedeciendo el marco legal establecido por el Congreso Nacional, con el reconocimiento pleno de sus autonomías para la fijación del "sistema y método" y los demás elementos de la obligación, autonomía que, tal como ya se mencionó en todos los casos es reglada a la luz de la Constitución y la Ley.

Hay que advertir concretamente sobre las áreas metropolitanas que, estas no fueron tenidas en cuenta en el Decreto 1604/69, no obstante, recordemos que la Constitución de 1991, en su artículo 319, aunque con algunas diferencias importantes, mantiene en esencia el anterior régimen para las áreas metropolitanas (que data del acto legislativo 01 de 1968). No se trataba de la creación una nueva categoría de entidades administrativas, sino de regular, de manera distinta, una que ya existía. Entre las diferencias puede destacarse, por un lado, el hecho de que, bajo el nuevo régimen no es necesario que los municipios que se integren en un Área Metropolitana pertenezcan al mismo Departamento, y por otro, la necesidad de la consulta popular previa a la conformación de una de tales entidades. Adicionalmente, la Constitución dispuso que el régimen especial de las Áreas Metropolitanas deberá hacer parte de la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial [9]

9 SENTENCIA C-375/02 expediente D-3707 Demanda de inconstitucionalidad contra el parágrafo 3º del artículo 5 de la Ley 128 de 1994. M.P. Dr. RODRIGO ESCOBAR GIL. 15 de mayo de 2002.

Para desarrollar lo dispuesto en el artículo 319 de la Constitución se expidió la Ley 128 de 1994, hoy Ley 1625 de 2013, la cual tiene la categoría de orgánica justamente porque su fin se dirige a entregar las competencias asignadas a esta figura de ente asociativo de manera precisa con el propósito de hacer operativo lo ordenado por la Carta, en ese orden de ideas, la concepción legal de las áreas metropolitanas quedó diseñado en los siguientes términos:

ARTÍCULO 2°. Objeto de las Áreas Metropolitanas. Las Áreas Metropolitanas son entidades administrativas de derecho público, formadas por un conjunto de dos o más municipios integrados alrededor de un municipio núcleo, vinculados entre sí por dinámicas e interrelaciones territoriales, ambientales, económicas, sociales, demográficas, culturales y tecnológicas que para la programación y coordinación de su desarrollo sustentable, desarrollo humano, ordenamiento territorial y racional prestación de servicios públicos requieren una administración coordinada.

EN MATERIA DE OBRAS DE INTERÉS METROPOLITANO:

1. Declarar de utilidad pública o de interés social aquellos inmuebles necesarios para atender las necesidades previstas en el Plan Integral de Desarrollo Metropolitano.

2. Decretar el cobro de la participación en plusvalía por obra pública o la contribución de valorización de acuerdo a lo establecido en la ley;

Lo anterior no admite duda en el sentido de concluir que en los términos del artículo 20 de la Ley 1625 de 2013 las áreas metropolitanas representadas por su junta metropolitana tienen plena facultad para instituir dentro de su jurisdicción la contribución por valorización y en desarrollo de tal adopción

ejecutar las tareas tendientes a su implementación, liquidación, recaudo y cobro.

De ahí que la referida Ley (igual ha sido desde la Ley 128) tiene contemplada la contribución de valorización como un componente del patrimonio y renta de las áreas, tal como lo dispone el literal d) del Artículo 28, el cual contiene una particularidad al establecer como una facultad potestativa de los concejos de los Municipios que hacen parte del área autorizar el cobro de plusvalía o valorización con el fin de financiar obras de interés metropolitano. Lo que a la letra dice:

> **PARÁGRAFO 2°.** A iniciativa de los alcaldes, los Concejos Municipales que hagan parte de las Áreas Metropolitanas podrán autorizarlos con el fin de efectuar el recaudo de la plusvalía o valorización con destino a la financiación de obras de impacto metropolitano.

En ese orden de ideas, se torna imperativo concluir que:

- Las áreas metropolitanas quedaron construccionalmente concebidas en el Artículo 319 como entidades administrativas que agrupan varios municipios con identidades económicas, geográficas, sociológicas comunes.

- Ordena la carta en el mismo Artículo que su régimen administrativo especial deberá realizarse a través de Ley orgánica, lo cual se desarrolló en el pasado a través de la Ley 128 de 1994, hoy Ley 1625 de 2013...

- En desarrollo del mandato superior, fue expedida las Leyes Orgánicas 128 de 1994 (régimen anterior) y la Ley 1265 de 2013. (Régimen actual) en la cual se establece el régimen administrativo de las áreas metropolitanas, su organización, gobierno, y competencias, estas últimas dentro de las cuales la misma ley les reconoce la capacidad para establecer la contribución por valorización en los términos del numeral 2 del literal c) del Artículo 20 de la referida ley de 2013.

- Las competencias otorgadas al área metropolitana como entidad administrativa reguladas en la Ley 1625 de 2013 desde luego no solo se tratan de la adopción del tributo para el financiamiento de las obras de interés metropolitano, sino que se extiende a la implementación (determinación del sistema y método) tarifa, recaudo, y cobro de la contribución.

LA CONTRIBUCIÓN DE VALORIZACIÓN EN EL ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA

Tiene adoptado este instrumento de financiación el Área Metropolitana desde el año 2000 a través de acuerdo 20 "Estatuto General de Valorización del Área Metropolitana de Bucaramanga" El cual define el sistema de valorización en su artículo 1 como:

"El conjunto de normas y procedimientos que permiten la ejecución de proyectos de interés público utilizando la contribución de valorización como mecanismo de financiación total o parcial del mismo"

Define el Acuerdo en su artículo 4 el tipo de proyectos que son susceptibles de ser financiados con valorización así:

ARTICULO 4. PROYECTOS A EJECUTAR: Mediante el sistema de la contribución de valorización, se

podrán financiar los proyectos de interés público de amplia cobertura, relacionados con la remodelación y renovación urbana, el sistema vial y de servicios públicos acordes con el Plan de Desarrollo del Área Metropolitana de Bucaramanga y los Planes de Ordenamiento Territorial del Municipio correspondiente.

PARAGRAFO 1. Además de los proyectos que financien en el Área Metropolitana de Bucaramanga por el sistema de contribución de valorización se podrán cobrar contribuciones de valorización por proyectos que originen beneficio económico para los inmuebles, ejecutados por la Nación, el Departamento de Santander, los municipios que conforman el Área Metropolitana de Bucaramanga y los Planes de Ordenamiento Territorial del Municipio Correspondiente.

PARAGRAFO 2. También se podrán financiar proyectos por el sistema de la contribución de valorización, cuando la mitad más uno de los propietarios o poseedores beneficiados, soliciten directamente y por escrito, en concordancia con las normas vigentes, la ejecución de un determinado proyecto por valorización, que efectivamente sea de interés público, este o no incluido en el Plan de Desarrollo Metropolitano.

Para Decretar un proyecto para ser financiado a través de sistema de valorización el Artículo 5 del Acuerdo exige el cumplimiento de requisitos tales como a) Petición escrita del proyecto por parte de la oficina de planeación del área Metropolitana. b) Solicitud de la mitad más uno de los propietarios beneficiarios de las obras, c) Petición escrita de los alcaldes y/o concejos de los Municipios que conforman el Ares, d) Petición escrita de las juntas administradoras, de las de acción comunal y del comité de participación ciudadana, y

E) petición o convenio con la nación, el Departamento, o Municipios que conforman el área, según corresponda.

Sobre el estudio de prefactibilidad el artículo 6 ordena que este deberá contener:

- Estimación de posible beneficio económico,
- Estimación del presupuesto del proyecto y su recuperación
- Posibles fuentes de financiación en caso de ser requeridas.
- Porcentaje de recuperación de la inversión.
- Análisis de Beneficio costo.

El estudio de prefactibilidad además deberá definir la zona de citación entendida como el área territorial que se estima será beneficiada con el desarrollo del proyecto, y autoriza además a la junta para decretar una obra no contemplada en las normas del plan de desarrollo siempre y cuando sean solicitadas por planeación metropolitana o por la mitad más uno de los propietarios que potencialmente se beneficiarían del desarrollo del proyecto.

El Artículo 7 define como “Acuerdo Decretado” el expedido por la junta metropolitana mediante el cual se ordena la realización de los estudios definitivos del proyecto, cuyo costo debe ser incluido en el presupuesto de distribución, en caso de no ser ejecutado el proyecto este artículo ordena que sea el área metropolitana quien asuma el costo de la realización de los estudios.

A través del Artículo 8 se establecen los requisitos mínimos que debe contener el Acuerdo Decretado:

a. Considerandos.

parte resolutiva: en la cual se ordena la realización de la factibilidad, se describen las obras, determina la zona de citación, ordena el cálculo, el número de representantes de la comunidad para conformar la junta, sus honorarios, y define los incentivos por denuncia de inmuebles.

Sobre la participación ciudadana ordena el Artículo 9 que una vez expedido el Acuerdo Decretado se integre la junta de representantes conformada por los propietarios y/o poseedores de predios ubicados dentro de la zona de citación.

ETAPA DE DISTRIBUCIÓN

Define el Acuerdo 20 en el artículo 33 la etapa de distribución como: "Es el proceso mediante el cual se calculará el presupuesto, se define el método de distribución se cuantifica la contribución correspondiente a cada inmueble acorde con el beneficio y se determina las formas de pago y los plazos para su cancelación, con base en las características socioeconómicas de la comunidad beneficiada con el proyecto"

En esta etapa el Acuerdo entrego a la junta de representantes la misión de ser necesario de presentar con anterioridad a la expedición del Acuerdo Decretado objeciones en cuanto a la delimitación de la zona de citación, estimación del presupuesto, el censo predial, y la medición del beneficio.

ASIGNACIÓN DE LA CONTRIBUCIÓN

Define el artículo 47 como asignación el proceso mediante el cual se calcula la contribución teniendo en cuenta el presupuesto, el beneficio, la capacidad de pago, los plazos y la forma de pago.

Respecto del costo del proyecto el artículo 48 describe como:

ARTICULO 48. COSTO DEL PROYECTO. Es el valor de las obras viales civiles, obras por servicios públicos, ornato, y amoblamiento, bienes raíces, adquisiciones e indemnizaciones, diseño, interventoría, costos ambientales, gastos de distribución y recaudo, gastos jurídicos, gastos financieros, gastos para administración e imprevistos. Los gastos de administración serán del diez por ciento (10%), e imprevistos del cinco por ciento (5%) del costo total final del proyecto

> **PARAGRAFO.** El área Metropolitana facturara mensualmente al Proyecto nota de cobro para cancelar el porcentaje de Administración que se transfiere por este artículo.

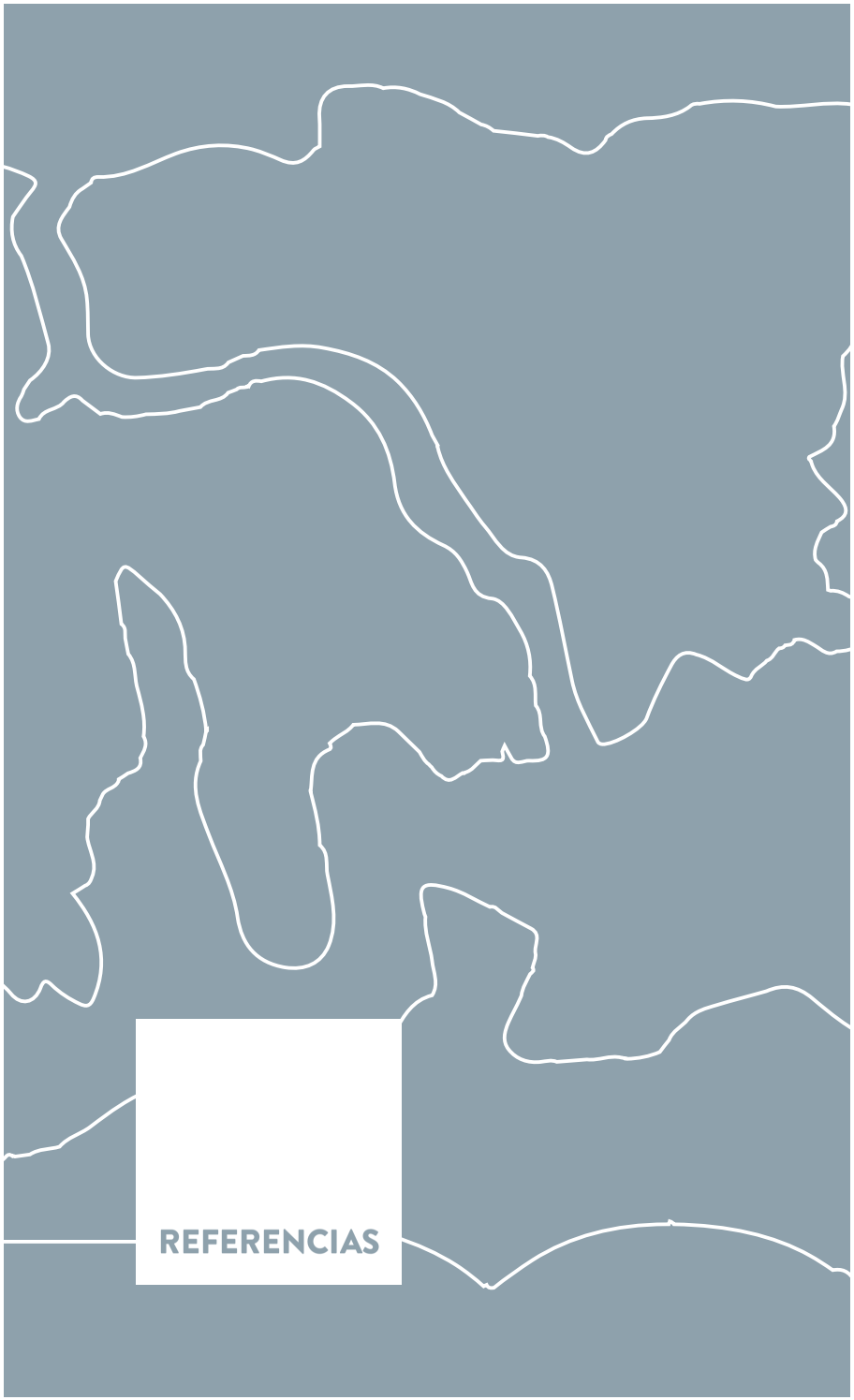
En el artículo 49 se define el presupuesto de distribución como la estimación económica anticipada del costo total de las obras que habrá de tener el proyecto al final de su ejecución, será el valor provisional a repartir entre los contribuyentes son exceder el beneficio".

El artículo 50 tiene establecida una regla de límite para la distribución la cual tiene que ver con la evaluación comparativa de los valores globales estimados de PRESUPUESTO y BENEFICIO, teniendo en cuenta la capacidad de pago, señalando además este artículo 50 que,; "si el presupuesto es mayor que el beneficio se podrá distribuir hasta el beneficio siempre y cuando el proyecto cuente con otros recursos para la ejecución" señala que es el estudio económico el que determinara los plazos y las cuotas mensuales de aporte de cada contribuyente.

Permite el Acuerdo en el artículo 51 que los proyectos puedan ser financiados a través de otras fuentes con recursos nacionales y/o de fuente extranjera, para lo cual se ordena la suscripción de convenios con el AMB, valor que deberá ser relacionado en la resolución distribuidora en el cual se discrimine el aporte y su origen y el valor asumido por los contribuyentes.

Como valor final de Distribución define el artículo 53: •" El valor total de la inversión incluidos los costos financieros del proyecto que se ha ejecutado por el sistema de la contribución de valorización", establece el artículo 54 una regla específica para la financiación cuanto dentro de los proyectos se haga necesario ejecutar obras de servicios públicos.

Y los artículos 55 y 56 adopta unas interesantes reglas en las que ordena que sean las empresas de servicios las encargadas de asumir costos en caso de ser necesario la creación de nuevas redes o reposición de las mimas, el artículo 58 ordena la suscripción de Acuerdos con anterioridad a la expedición de la Resolución Distribuidora con las empresas de servicios públicos para asegurar el cumplimiento de dichas reglas.



REFERENCIAS

Banco Mundial . (205). Proyecciones de Poblacion 2020. Bogota.

Barriga, J., Corzo, G., Cordoba, D., Diaz-Pulido, A., Garcia, H., Mesa, L., . . . Hernandez- Manrique, O. (2015). Identificación de áreas de estudio y biodiversidad regional . En M. Gonzales, A. Diaz-Pulido, L. Mesa, & G. Corzo, Volumen 2. Serie Planeación ambientalpara la conservación de la biodiversidad en áreas operativas de Ecopetrol. Proyecto Planeación ambiental para la conservación dea biodiversidad en las áreas operativas de Ecopetrol (pág. 408). Bogotá: Instituto de Investigación de Recursos Biològicos Alexander von Humboldt- Ecopetrol S.A.

Bennett, A. F. (1998). Enlazando el Paisaje - El Papel de los corredores y la conectitividad en la coservacion de la vida silvestre. Facultad de Ecología y Medio Ambiente Darkin University – Rusden Campus Clayton, Victoria 3168, Australia.

CA, C. (2008). Análisis del estado actual de conectividad de las coberturas vegetales de la cuenca media del río Tunjuelo.

Comisión de Ordenamiento Territorial Nacional COT. (2013). Lineamientos para adelantar el proceso de ordenamiento departamental. . Obtenido de Departamento Nacional de PLaneación DNP: https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Desarrollo%20Territorial/PF%20Anexo%20Lineamientos%20para%20adelantar%20proceso%20OTD%20Dic%202013.pdf

Corporación Autónoma Regional para la Defensa de la Meseta de Bucaramanga CDMB. (2007). Plan de Ordenación y Manejo Ambiental Subcuenca Río de Oro. Bucaramanga.

COT. (2016). Por el cual se expiden y recomiendan lineamientos y criterios para la reglamentación de los Planes de Ordenamiento Departamental (POD).

DNP. (2017). Cartilla con base en Manual POD Moderno, Plan de Ordenamiento Departamental.

Dodd, L., & Oppenheimer, B. (1977). The House in Transition. En L. Dodd, & B. Oppenheimer, Congress Reconsidered (págs. 21-53). New York :

Praeger.

EPYPSA. (2011). Definición de la solución de transporte multimodal para el desarrollo de los departamentos del Meta, Casanare y Vichada. Bogota.

Gabriel Jaime COLORADO ZULUAGA, J. L. (2017). MODELO DE CONECTIVIDAD ECOLÓGICA DE FRAGMENTOS DE BOSQUE ANDINO EN SANTA ELENA (MEDELLÍN, COLOMBIA). Medellin, Colombia: Universidad Nacional de Colombia.

González, L. (2014). Representación política en sistemas presidenciales y federales: los casos de Brasil y México. Salamanca.

Hernandez. O, L., & Hurtado, A. (2102). Análisis de funcionalidad ecólogica. En H. A, Análisis de diversidad, distribución y estado de amenaza de las especies de cincogrupos taxonómicos, e integridad y funcionalidad ecológica del Paisaje de Conservación Los Katíos. WWF.

Hilty JA, M. A. (2004). Use of riparian corridors and vineyards by mammalian predators in northern California. Conserv Biol. 2004;18:126-135.

Holdrige, L. R. (1947). Determination of world plants formation from Simple Climatic Data. Science, 105, 367-368.

IDEAM. (2017). Memoria Técnica del Mapa de Ecosistemas Continentales, Costeros y Marinos de Colombia (MEC), escala 1:100.000.

IGAC. (1963). Formaciones vegetales de Colombia . Bogotá D.E.

IGAC. (2010). GEPOGHRAFA COLOMIA.

Instituto Nacional de Vías INVIAS. (2019). Instituto Nacional de Vías. Obtenido de Histórico de emergencias 2005-2015: http://invias.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=815a88ceecdf48d7a86e7a057752226d

Kellman M, T. R. (1998). Structure and Function in two tropical gallery forest communities: implications for forest conservation in fragmented systems.

Lopez-Ghio, R., Ramírez, J. M., Rojas, F., Salazar Echavarría, C., & Bateman, A. (2018). Interdependencia municipal en regiones metropolitanas: El caso de la Sabana de Bogotá - See more at: https://publications.iadb.org/handle/11319/8866#sthash.TsvB4J0W.dpuf. Washington.

MADS. (2007). Decreto 3600.

MADS. (2010). Decreto 2372 .

Mera, E. (2014). Landscape connectivity between protected Áreas in Ecuador, identifying potential corridors for large mammals. Obtenido de from: http://repositorio.educacionsuperior.gob.ec/bitstream/28000/2680/1/TSENESCYT-00863.pdf

Murrieta. (20065). Caracterización de cobertura vegetal y propuesta de una red de conectividad ecológica en el Corredor Biológico Volcánica Central –Talamanca. Costa Rica.

Pinto N, K. T. (2008). Beyond the least-cost path: evaluating corridor redundancy using a graph-theoretic approach. Landsc Ecol.

Pitkin, H. (1967). el concepto de representación. Madrid: Centro de Estudios Constitucionales.

Rabinowitz A, Z. K. (2010). range-wide model of landscape connectivity and conservation for the jaguar, Panthera onca. Biol Conserv.

SIPSA-DANE. (2012). INSUMOS Y FACTORES ASOCIADOS A LA PRODUCCION AGROPECUARIA.

Tilman D, M. R. (1994). Habitat destruction and the extinction debt. Nature.

Veslasques, S., & C., B. (2008). Aplicaciones de SIG y Teledetección en Ecología del Paisaje. CATIE Centro Agronomico Tropical de Investigación y Enseñanza.

Walter, H. (1981). Los ecosistemas ecológicos de los continentes. OMEGA.

Whalke, J., Eulau , H., William, B., & Leroy , F. (1962). The legislative system: explorations in legislative behavior. New York: Univer

CREDITOS

JUNTA METROPOLITANA

Manuel Francisco Azuero Figueroa
Alcalde De Bucaramanga
Presidente Junta Metropolitana

Héctor Mantilla Rueda
Alcalde De Floridablanca

Danny Alexander Ramírez Rojas
Alcalde De Piedecuesta

Jhon Abiud Ramírez Barrientos
Alcalde De San Juan De Girón

Sonia Smith Navas
Representante Concejo De Bucaramanga

Francisco Leonardo Becerra Suárez
Representante Concejos Municipales

Orlando Beltrán Quesada
Representante ONGs Ambientales

EQUIPO DIRECTIVO ÁREA METROPOLITANA

Rodolfo Torres Puyana
Director

Gilberto Moreno Ardila
Secretaria General

Mauricio Carvajal Araujo
Subdirector de Planeación e Infraestructura

Maritza Niño Rojas
Subdirectora de Transporte Metropolitano

Guillermo Cardozo Correa
Subdirector Ambiental

Edgar Jaimes Mateus
Subdirector Financiero

Francisco Jordán Serrano
Asesor AMB

EQUIPO PEMOT

Nicolás Corso Salamca
Asesor Planeación e Infraestructura

Andrea Reyes
Asesora Planeación e Infraestructura

María Isabel Ponce Herrera
Asesora SIG Planeación e Infraestructura

Silvia Gómez Pinto
Diseño Gráfico y Diagramación

pemot

PLAN ESTRATÉGICO METROPOLITANO DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL

metro plan

COLOMBIA · SANTANDER

2019 · 2048

ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA

BUCARAMANGA - FLORIDABLANCA - GIRÓN - PIEDECUESTA

GIRÓN

Monumento Nacional

ALCALDÍA DE BUCARAMANGA

Municipio de Bucaramanga

Alcaldía Municipal de Floridablanca