



Bogotá D.C., 22 de enero de 2020

Doctor
DANILSON GUEVARA VILLABÓN
Secretario General de Organismo de Control
Concejo de Bogotá
Calle 36 No. 28A – 41
secretariageneral@concejobogota.gov.co
gbermudez@concejobogota.gov.co
Ciudad

24 ENE. 2020

Asunto: Respuesta a la Proposición No. 023 de 2020, aprobada en la sesión plenaria realizada el día 13 de enero de 2020.

Tema: "Contratación y procedimiento normativo para la estructuración técnica, legal y financiera del proyecto para construcción, operación y mantenimiento de tramo primera línea del metro para Bogotá"

Respetado doctor Guevara:

En atención a la comunicación del asunto, enviada a la Empresa Metro de Bogotá (EMB) el día 14 de enero de 2020, en la que se remite copia de la proposición presentada por los honorables concejales Julián Espinosa, Martín Rivera Álzate, Andrés Darío Onzaga Niño, Diego Andrés Cancino Martínez, Diego Guillermo Laserna Arias, Edward Aníbal Arias Rubio, Luis Carlos Leal Angarita, María Fernanda Rojas Mantilla, Andrés Padilla Villarraga, Lucía Bastidas Ubaté y Julián David Rodríguez Sastoque, de la bancada Partido Alianza Verde, me permito dar respuesta a los temas de competencia de la EMB en los siguientes términos:

1. De acuerdo con las disposiciones legales referidas, solicito de manera clara y precisa, que explique y certifique si se tuvieron en cuenta o no las disposiciones contenidas en el decreto 190 de 2004, para la estructuración técnica, legal y financiera del proyecto para la construcción operación y mantenimiento del Tramo 1 de la Primera Línea del Metro para Bogotá - PLMB y por ende para los términos de referencia con los cuales se publicaron los pliegos de condiciones definitivos del proceso de contratación de la construcción, operación y la primera Línea del Metro para Bogotá.

Respuesta. El proyecto metro, siguiendo los principios y normas de contratación pública, se debe ceñir a normatividad vigente en cualquier campo o ámbito que tenga relación. En ese sentido, todas sus definiciones técnicas se basaron en el Decreto 190 de 2004, que es la norma vigente de la ciudad, y en los instrumentos que la regulan o la complementan.



2. Si las disposiciones contenidas en el Decreto 190 de 2004, fueron observadas y tenidas en cuenta en los estudios previos y términos de referencia con los cuales se publicaron los pliegos de condiciones definitivos del proceso de contratación de la construcción, operación y mantenimiento del Tramo 1 de la Primera Línea del Metro para Bogotá - PLMB, favor puntualizar y señalar claramente, cuáles fueron estos aspectos y disposiciones tenidas en cuenta y en qué parte de los estudios y pliegos del proceso contractual se encuentra.

Respuesta. A continuación se describen los componentes de la PLMB que tuvieron especial tratamiento en el marco de la estructuración integral de la PLMB:

- **Patio taller y estaciones – Usos y tratamientos.** En todos los casos (patio taller y estaciones) es importante tener en cuenta que los sistemas generales de servicios públicos, movilidad y equipamientos forman parte de la estructura funcional del territorio; a su vez, que del sistema general de movilidad forma parte el transporte público, incluyendo el metro de Bogotá. Lo anterior conforme los artículos 16 y 18 del POT. Así mismo, el parágrafo del Artículo 161 del POT establece que el sistema de movilidad prevalece sobre cualquier uso o tratamiento. Si se observa el anexo 2 del POT no existe limitación alguna en cuanto a la localización de usos dotacionales de servicios metropolitanos.

Para más información, ver Apéndice técnico 4 - Anexo 1, Apéndice técnico 6- Sección 1 y Apéndice Técnico 6 Sección 1, los cuales pueden ser consultados en el siguiente enlace:
<https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/OpportunityDetail/Index?noticeUID=CO1.NTC.495736&isFromPublicArea=True&isModal=False>.

Las características que deben seguir la estaciones se encuentran consignadas en la Sección 1.1 del Apéndice técnico 6: Especificaciones Técnicas de Diseño y Construcción de obras arquitectónicas e instalaciones de edificaciones del Contrato de concesión 163 de 2019.

Los usos relacionados con los servicios adicionales que serán prestados en las estaciones se encuentran consignados en el Apéndice Técnico 20: Servicios adicionales del Contrato de concesión 163 de 2019.

- **Patio taller – Restricciones.** Para el patio taller se obtuvo concepto de la Secretaría de Planeación Distrital en el que se indica la aplicación del artículo 110 del POT, el cual determina que la variación del ancho de la franja que se define como zona de manejo y preservación ambiental (ZMPA) le corresponde a la autoridad ambiental competente (CAR). Esta adopta la variación de su dimensión previo concepto favorable de la Dirección de Prevención y Atención de Emergencias DPAE (hoy Instituto Distrital de Gestión de Riesgos y Cambio Climático- IDIGER) y de la Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá.

En aplicación a este artículo se obtuvieron de la CAR las Resoluciones 4073 y 2688 de 2018, que ajustan la Zona de Manejo y Preservación Ambiental – ZMP, lo que permite la construcción del

patio taller en el sector El Corzo. Para mayor detalle por favor referirse a la respuesta de la pregunta 6 del presente documento.

La ubicación del patio taller se encuentra consignada en el *Anexo 1 – Planos de límite de intervención, límite de diseño y geometría vial* del Apéndice Técnico 4: Especificaciones técnicas de diseño y construcción de obras civiles (sin incluir infraestructura sistema metro) del Contrato de concesión 163 de 2019, los cuales pueden ser consultados en el siguiente enlace:

<https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/OpportunityDetail/Index?noticeUID=CO1.NTC.495736&isFromPublicArea=True&isModal=False>

- **Trazado.** El artículo 3º de la Ley 388 de 1997 establece como una de las finalidades de la función pública de urbanismo la de “posibilitar a los habitantes el acceso a las vías públicas, infraestructura de transporte y demás espacios públicos”. Igualmente, el artículo 8 de la misma ley establece que la administración distrital es competente para ejercer las acciones urbanísticas necesarias para el cumplimiento de dicha función pública. Tratándose de infraestructura de transporte, el artículo señala que a las autoridades distritales les corresponde realizar acciones tales como localizar y señalar las características de la infraestructura para el transporte y dirigir la ejecución y realizar obras públicas de infraestructura para el transporte.

Además, la norma dispone que dichas acciones urbanísticas deben estar contenidas o autorizadas en los planes de ordenamiento territorial o en los instrumentos que los desarrollen o complementen.

En consideración a lo anterior, el Alcalde Mayor es competente para adoptar las decisiones sobre la localización, señalización de características y ejecución de las obras del proyecto Primera Línea del Metro conforme a los decretos distritales 190 de 2004 (POT) y 319 de 2006 "por el cual se adopta el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá Distrito Capital, que incluye el ordenamiento de estacionamientos, y se dictan otras disposiciones".

El Plan de Ordenamiento de Bogotá reconoció la importancia del metro como un componente del subsistema de transporte, que, a su vez, forma parte del sistema de movilidad contenido en el Artículo 164 del Decreto distrital 190 de 2004.

Asimismo, los aspectos relacionados con el metro de Bogotá se reglamentaron en diferentes disposiciones y anexos del Plan de Ordenamiento Territorial, los cuales superan el contenido del artículo 188 del Decreto distrital 190 de 2004.

Lo anterior, teniendo en cuenta que en el Plan de Ordenamiento Territorial se acogió un sistema de planeación en distintos niveles jerárquicos que permite la adopción de diferentes instrumentos que orientan la planeación del territorio distrital. Dicha estrategia de ordenamiento territorial se traduce en tres niveles: el primero, que corresponde a los planes

maestros; el segundo, en el que se ubican los planes zonales, planes de ordenamiento zonal, unidades de planeamiento zonal, planes parciales y planes de reordenamiento, cuyo alcance es sobre un territorio específico, entre otros de inferior categoría, y el tercero, en el que se definen los planes de implantación, planes de regularización y manejo de usos dotacionales y los planes de recuperación morfológica; estos tienen como objetivo intervenir en pequeñas áreas para mitigar los impactos generados sobre el entorno inmediato. El Plan de Ordenamiento Territorial, en el Artículo 19, parágrafo 1, determinó que las decisiones relativas al sistema de movilidad se formularán en el Plan Maestro de Movilidad, que deberá tener en cuenta para su formulación la independencia entre las tres estructuras antes mencionadas, siendo que tanto el Plan Maestro como el de Movilidad se encuentran dentro del primer nivel jerárquico.

Adicionalmente, en el Artículo 19 del Plan de Ordenamiento Territorial se dispuso que dichas determinaciones para el sistema de movilidad se consignarían en los planos denominados "Estructura funcional: sistema de movilidad/subsistema vial", "Estructura funcional: sistema de movilidad/subsistema de transporte" y "Estructura funcional: sistema de movilidad/secciones viales". En ninguno de los planos en mención se evidencia la existencia de trazado alguno relacionado con la Primera Línea del Metro de Bogotá, anexando los planos como soporte.

Debe indicarse que en el marco del Decreto distrital 619 de 2000 no se hacía referencia a la existencia de un Plan Maestro de Movilidad, razón por la cual las decisiones referidas al metro estaban contenidas en el POT. Sin embargo, entendiendo la importancia del metro y la dinámica general en el desarrollo de la ciudad, el parágrafo del artículo 126 del Decreto distrital 469 de 2003 (hoy Artículo 164 del Decreto distrital 190 de 2004) establece que las formas de articulación e integración de los diferentes componentes del sistema de movilidad, el plan de inversiones correspondiente y el cronograma de ejecución de los proyectos a ser ejecutados durante la vigencia del POT serán definidos mediante el Plan Maestro de Movilidad que se aprueba mediante decreto del Alcalde Mayor.

El Artículo 126 del Decreto 469 de 2003 (compilado en el Artículo 164 del Decreto 190 de 2004) modificó todas las disposiciones referidas a los componentes del sistema de movilidad; entre ellos, el subsistema de transporte que, a su vez, contenía el sistema de transporte metro, según lo previsto en los artículos 176 y 177 del Decreto 619 de 2000, a pesar de que estas disposiciones no fueron derogadas expresamente por el Decreto 469.

El referido Artículo 126 del Decreto 469 de 2003 (compilado en el Artículo 164 del Decreto 190 de 2004) incorporó un parágrafo en el que se señala que "el subsistema de transporte se encuentra definido en el plano denominado "Estructura funcional: sistema de movilidad/Subsistema de Transporte", en el cual no se identifica un trazado de la Primera Línea del Metro de Bogotá. En consecuencia, las modificaciones incorporadas al Decreto 619 de 2000 en relación con el sistema de transporte eliminaron el trazado de la PLMB.

Además, el Artículo 126, parágrafo 2, del Decreto 469 de 2003 (hoy Artículo 164 del Decreto 190 de 2004) dispuso que "las formas de articulación e integración de los diferentes componentes

del sistema de movilidad, el plan de inversiones y el cronograma de ejecución de los proyectos a ser ejecutados durante la vigencia del Plan de Ordenamiento Territorial serán definidos mediante el Plan Maestro de Movilidad”.

Así entonces, el POT estableció que las condiciones asociadas al trazado del metro (localización, lineamientos generales, estaciones, talleres, terminales) se encuentran sujetas a las disposiciones que para el efecto se establezcan en el Plan Maestro de Movilidad, siendo este instrumento de superior jerarquía al POT. En consecuencia, las únicas limitaciones que existen para el diseño de la infraestructura son las que se disponen en el Plan Maestro de Movilidad, adoptado mediante Decreto distrital 319 de 2006.

El Artículo 61 de dicho instrumento establece que una vez adelantados los estudios de factibilidad para la construcción del metro, la administración lo adoptará y determinará las condiciones para su trazado. De ello se desprende que el Plan Maestro dejó a cargo de la administración distrital la definición de las condiciones para la localización y lineamientos generales del metro, como elemento asociado a los sistemas generales del Plan de Ordenamiento Territorial. Por último, destacó que el Artículo 286 del Decreto 469 de 2003 derogó el Artículo 175 del Decreto 619 de 2000, en cuyo parágrafo se encontraba adoptado el plano número 13 que contenía la delimitación del sistema de transporte y la delimitación de la Primera Línea de Metro descrita en el artículo 176 del Decreto 619 de 2000, que actualmente se encuentra compilada en el artículo 188 del Decreto 190 de 2004.

En ese orden de ideas, existen varios instrumentos jurídicos que reglamentan los aspectos relacionados con el metro y su trazado, los cuales fueron proferidos con posterioridad a la expedición del Decreto 190 de 2004, con fundamento en el artículo 61 del Plan Maestro de Movilidad (Decreto distrital 319 de 2006), según el cual “la Administración Distrital adoptará el Metro y adelantará los estudios pertinentes para ello, cuando las condiciones de movilidad de la ciudad así lo exijan”.

En efecto, se encuentra que desde el año 2009 la Administración Distrital ha venido anunciando el trazado general de la primera línea del metro en el marco del Sistema Integrado de Transporte, y no a partir del 2015.

Así, desde la expedición del Decreto 398 de 2009, “por el cual se informa a la ciudadanía de Bogotá D.C., el resultado de la consultoría “Diseño conceptual de la Red de Transporte Masivo Metro y dimensionamiento y estructuración técnica, legal y financiera de la línea metro, en el marco del SITP para la ciudad” y se ordenan unas actuaciones administrativas y urbanísticas”, se dispuso divulgar el resultado del estudio de consultoría contratado para la estructuración del trazado de la Primera Línea Metro contenido en los planos respectivos y, en su artículo 2º, se le ordenó a la Secretaría Distrital de Planeación incorporar el trazado y los elementos complementarios (resultantes de los estudios técnicos adelantados por la consultoría citada) al Plan de Ordenamiento Territorial de la ciudad y/o en los instrumentos de planificación, gestión y financiación para proyectos de este tipo. Como consecuencia de lo anterior, se incluyó el mapa

número 01 Primera Línea Metro, elaborado por la Secretaría Distrital de Planeación y la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital, en el que se determinó el trazado del proyecto.

A raíz de los nuevos proyectos e iniciativas de renovación urbana, mediante el Decreto distrital 577 de 17 de diciembre de 2013, se modificó el artículo 1° del Decreto 398 de 2009, con el fin de precisar y adoptar el trazado general del proyecto Primera Línea del Metro de Bogotá – PLMB, contenido en el mapa anexo No. 1 - Primera Línea Metro-. El Decreto distrital 425 de 2014 adicionó el Decreto distrital 577 de 2013, con el fin de anunciar la implementación del ramal técnico de conexión al trazado del proyecto de la PLMB.

Esto se hizo en atención a los ajustes efectuados al proyecto inicial de la Primera Línea del Metro de Bogotá, producto de los estudios técnicos y económicos realizados entre los años 2008 y 2016, mediante el Decreto distrital 318 de 16 de junio de 2017, modificado por el Decreto 634 de 2017 "por medio del cual se modifica el Decreto 318 de 2017, con el objeto de integrar al anuncio del Proyecto de la Primera Línea del Metro de Bogotá, la implementación del Ramal Técnico de Conexión y la localización del Patio taller.

Este último decreto define el trazado del proyecto metro adicionando el área del patio taller, trazado que fue recogido por la Secretaría Distrital de Planeación en la reserva del proyecto en cumplimiento del Artículo 445 del Decreto distrital 190 de 2004 que indica "(...) Las zonas de reserva a que se refiere esta disposición, son las áreas del territorio Distrital que de conformidad con este Plan de Ordenamiento o con cualquiera de los instrumentos que lo desarrollen, sean necesarias para la localización y futura construcción de obras del sistema vial principal de la ciudad, de redes matrices de servicios públicos, de equipamientos colectivos de escala urbana y, en general de obras públicas o para la ejecución de programas o proyectos con inversión pública, o para protección ambiental, a fin de que sean tenidas en cuenta para la imposición oportuna de las respectivas afectaciones." Por su parte, el Artículo 446 del Decreto distrital 190 de 2004, señala que "la determinación y delimitación de las áreas de reserva a que se refiere el artículo anterior, se hará mediante resoluciones del Departamento Administrativo de Planeación Distrital, dependencia que enviará copia de dichos actos al Departamento Administrativo de Catastro Distrital. (...)". Esta reserva se concretó en la Resolución 1145 de 2017, modificada por la Resolución 1864 de 2018.

El recuento normativo anterior evidencia que el trazado de la Primera Línea del Metro de Bogotá no se reduce a lo señalado en el Artículo 188 del Plan de Ordenamiento Territorial, en tanto existen varios instrumentos jurídicos, amparados por la presunción de legalidad, que se refieren a la materia y fueron proferidos en desarrollo de las atribuciones asignadas a la Administración Distrital en el Plan Maestro de Movilidad.

- **Perfiles viales.** Todos los perfiles viales consideran la normativa vigente según tipología de vía y clasificación y excepciones que las complementan.

Esta información se encuentra consignada en la Sección 1 Vías urbanas del Apéndice técnico 4: Especificaciones técnicas de diseño y construcción de obras civiles (sin incluir infraestructura sistema metro) del Contrato de concesión 163 de 2019

Dado que la infraestructura de la PLMB forma parte del sistema de movilidad de la ciudad, se aplica el párrafo del Artículo 161 del POT, que establece que el sistema de movilidad prevalece sobre cualquier uso o tratamiento. Si se observa el anexo 2 del POT no existe limitación alguna en cuanto a la localización de usos dotacionales de servicios metropolitanos.

3. **De acuerdo con las disposiciones legales referidas, solicito de manera clara y precisa, se explique y certifique si se tuvieron en cuenta o no, las disposiciones contenidas en el proyecto de acuerdo presentado ante el Concejo Distrital "Por el cual se adopta la revisión General del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C." para la estructura técnica, legal y financiera del proyecto para la construcción, operación y mantenimiento del Tramo 1 de la Primera Línea del Metro para Bogotá - PLMB y por ende para los términos de referencia con los cuales se publicaron los pliegos de condiciones definitivos del proceso de contratación de la construcción, operación y mantenimiento del Tramo 1 de la Primera Línea del Metro para Bogotá - PLMB.**

Respuesta: Para el proceso de estructuración y contratación de la PLMB no se tuvieron en cuenta proyectos de acuerdo, solo se tuvieron en cuenta los acuerdos y demás normas vigentes.

4. **El Artículo 188 del Decreto 190 de 2004 estableció la ruta para la Primera Línea del Metro, la localización prevista para las estaciones y otras características de infraestructura como sigue: "La Primera línea de Metro consta de 29.34 kilómetros de línea férrea, 24 estaciones de pasajeros, dos patios talleres y un conjunto de sistemas de soporte de energía, señalización, y telecomunicaciones." Conforme a lo anterior, sírvase indicar si respecto a lo establecido en el precitado artículo, la PLMB ha sido modificada en su recorrido, localización de estaciones y patio talleres.**

Respuesta: El Artículo 3º de la Ley 388 de 1997 establece como una de las finalidades de la función pública de urbanismo la de "posibilitar a los habitantes el acceso a las vías públicas, infraestructura de transporte y demás espacios públicos". Igualmente, el Artículo 8 de la misma Ley establece que la administración distrital es competente para ejercer las acciones urbanísticas necesarias para el cumplimiento de dicha función pública.

Tratándose de infraestructura de transporte, el artículo señala que a las autoridades distritales les corresponde realizar acciones tales como localizar y señalar las características de la infraestructura para el transporte y dirigir la ejecución y realizar obras públicas de infraestructura para el transporte. Además, la norma dispone que dichas acciones urbanísticas deben estar contenidas o autorizadas en los planes de ordenamiento territorial o en los instrumentos que los desarrollen o complementen.

En consideración a lo anterior, el Alcalde Mayor es competente para adoptar las decisiones sobre la localización, señalización de características y ejecución de las obras del Proyecto Primera Línea del Metro conforme a los decretos distritales 190 de 2004 (POT) y 319 de 2006, "por el cual se adopta el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá Distrito Capital, que incluye el ordenamiento de estacionamientos, y se dictan otras disposiciones".

El Plan de Ordenamiento de Bogotá reconoció la importancia del metro como un componente el subsistema de transporte, que, a su vez, forma parte del sistema de movilidad contenido en el Artículo 164 del Decreto distrital 190 de 2004.

Asimismo, los aspectos relacionados con el metro de Bogotá se reglamentaron en diferentes disposiciones y anexos del Plan de Ordenamiento Territorial, los cuales superan el contenido del artículo 188 del Decreto distrital 190 de 2004.

Lo anterior, teniendo en cuenta que en el Plan de Ordenamiento Territorial se acogió un sistema de planeación en distintos niveles jerárquicos que permite la adopción de diferentes instrumentos que orientan la planeación del territorio distrital. Dicha estrategia de ordenamiento territorial se traduce en tres niveles: el primero, que corresponde a los planes maestros; el segundo, en el que se ubican los planes zonales, planes de ordenamiento zonal, unidades de planeamiento zonal, planes parciales y planes de reordenamiento, cuyo alcance es sobre un territorio específico, entre otros de inferior categoría, y el tercero, en el que se definen los planes de implantación, planes de regularización y manejo de usos dotacionales y los planes de recuperación morfológica; estos tienen como objetivo intervenir en pequeñas áreas para mitigar los impactos generados sobre el entorno inmediato. El Plan de Ordenamiento Territorial, en el Artículo 19, parágrafo 1, determinó que las decisiones relativas al sistema de movilidad se formularán en el Plan Maestro de Movilidad, que deberá tener en cuenta para su formulación la independencia entre las tres estructuras antes mencionadas, siendo que tanto el Plan Maestro como el de Movilidad se encuentran dentro del primer nivel jerárquico.

Adicionalmente, en el Artículo 19 del Plan de Ordenamiento Territorial se dispuso que dichas determinaciones para el sistema de movilidad se consignarían en los planos denominados "Estructura funcional: sistema de movilidad/subsistema vial", "Estructura funcional: sistema de movilidad/subsistema de transporte" y "Estructura funcional: sistema de movilidad/secciones viales". En ninguno de los planos en mención se evidencia la existencia de trazado alguno relacionado con la Primera Línea del Metro de Bogotá, anexando los planos como soporte.

Debe indicarse que en el marco del Decreto distrital 619 de 2000 no se hacía referencia a la existencia de un Plan Maestro de Movilidad, razón por la cual las decisiones referidas al metro estaban contenidas en el POT. Sin embargo, entendiendo la importancia del metro y la dinámica general en el desarrollo de la ciudad, el parágrafo del Artículo 126 del Decreto distrital 469 de 2003 (hoy Artículo 164 del Decreto distrital 190 de 2004) establece que las formas de articulación e integración de los diferentes componentes del sistema de movilidad, el plan de inversiones correspondiente y el cronograma de ejecución de los proyectos desarrollados durante la vigencia

del POT serán definidos mediante el Plan Maestro de Movilidad que se aprueba mediante decreto del Alcalde Mayor.

El artículo 126 del Decreto 469 de 2003 (compilado en el artículo 164 del Decreto 190 de 2004) modificó todas las disposiciones referidas a los componentes del Sistema de Movilidad; entre ellos, el subsistema de transporte que, a su vez, contenía el sistema de transporte metro según como estaba previsto en los artículos 176 y 177 del Decreto 619 de 2000, a pesar de que estas disposiciones no fueron derogadas expresamente por el Decreto 469.

El referido artículo 126 del Decreto 469 de 2003 (compilado en el artículo 164 del Decreto 190 de 2004) incorporó un párrafo en el que se señala "el subsistema de transporte se encuentra definido en el plano denominado "Estructura funcional: sistema de movilidad/Subsistema de Transporte", en el cual no se identifica un trazado de la Primera Línea del Metro de Bogotá. En consecuencia, las modificaciones incorporadas al Decreto 619 de 2000 en relación con el Sistema de Transporte eliminaron el trazado de la PLMB.

Además, el Artículo 126, párrafo 2, del Decreto 469 de 2003 (hoy Artículo 164 del Decreto 190 de 2004) dispuso que "las formas de articulación e integración de los diferentes componentes del sistema de movilidad, el plan de inversiones y el cronograma de ejecución de los proyectos a ser ejecutados durante la vigencia del Plan de Ordenamiento Territorial serán definidos mediante el Plan Maestro de Movilidad".

El POT estableció entonces que las condiciones asociadas al trazado del metro (localización, lineamientos generales, estaciones, talleres, terminales) se encuentran sujetas a las disposiciones que para el efecto se establezcan en el Plan Maestro de Movilidad, siendo este instrumento de superior jerarquía al POT. En consecuencia, las únicas limitaciones que existen para el diseño de la infraestructura son las que se disponen en el Plan Maestro de Movilidad, adoptado mediante Decreto distrital 319 de 2006.

El artículo 61 de dicho instrumento establece que una vez adelantados los estudios de factibilidad para la construcción del metro, la administración los adoptará y determinará las condiciones para su trazado. De ello se desprende que el Plan Maestro dejó a cargo de la administración distrital la definición de las condiciones para la localización y lineamientos generales del metro, como elemento asociado a los sistemas generales del Plan de Ordenamiento Territorial. Por último, destacó que el Artículo 286 del Decreto 469 de 2003 derogó el Artículo 175 del Decreto 619 de 2000, en cuyo párrafo se encontraba adoptado el plano número 13, que contenía la delimitación del sistema de transporte y la delimitación de la Primera Línea de Metro descrita en el Artículo 176 del Decreto 619 de 2000, que actualmente se encuentra compilada en el Artículo 188 del Decreto 190 de 2004.

En ese orden de ideas, existen varios instrumentos jurídicos que reglamentan los aspectos relacionados con el metro y su trazado, los cuales fueron proferidos con posterioridad a la expedición del Decreto 190 de 2004, con fundamento en el Artículo 61 del Plan Maestro de

Movilidad (Decreto distrital 319 de 2006); según el cual, "la Administración Distrital adoptará el Metro y adelantará los estudios pertinentes para ello, cuando las condiciones de movilidad de la ciudad así lo exijan".

En efecto, desde el año 2009 la Administración Distrital ha venido anunciando el trazado general de la Primera Línea del Metro en el marco del Sistema Integrado de Transporte, y no a partir del 2015. Desde la expedición del Decreto 398 de 2009, "por el cual se informa a la ciudadanía de Bogotá D.C., el resultado de la Consultoría *"Diseño conceptual de la Red de Transporte Masivo Metro y dimensionamiento y estructuración técnica, legal y financiera de la línea metro, en el marco del SITP para la ciudad"* y se ordenan unas actuaciones administrativas y urbanísticas", se dispuso divulgar el resultado del estudio de consultoría contratado para la estructuración del trazado de la Primera Línea Metro contenido en los planos respectivos y, en su artículo 2º, se le ordenó a la Secretaría Distrital de Planeación incorporar el trazado y los elementos complementarios, resultantes de los estudios técnicos adelantados por la consultoría citada, al Plan de Ordenamiento Territorial de la ciudad y/o en los instrumentos de planificación, gestión y financiación para proyectos de este tipo.

Como consecuencia de lo anterior, se incluyó el mapa número 01 Primera Línea Metro, elaborado por la Secretaría Distrital de Planeación y la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital, en el que se determinó el trazado del proyecto.

A raíz de los nuevos proyectos e iniciativas de renovación urbana, mediante el Decreto distrital 577 de 17 de diciembre de 2013, se modificó el Artículo 1º del Decreto 398 de 2009, con el fin de precisar y adoptar el trazado general del Proyecto Primera Línea del Metro de Bogotá – PLMB, contenido en el mapa anexo No. 1 - Primera Línea Metro-. El Decreto distrital 425 de 2014 adicionó el Decreto distrital 577 de 2013, con el fin de anunciar la implementación del ramal técnico de conexión al trazado del Proyecto de la PLMB.

Esta precisión se hizo en atención a los ajustes efectuados al proyecto inicial de la Primera Línea del Metro de Bogotá, producto de los estudios técnicos y económicos realizados entre los años 2008 y 2016, mediante el Decreto distrital 318 de 16 de junio de 2017 modificado por el Decreto 634 de 2017 *"por medio del cual se modifica el Decreto 318 de 2017, con el objeto de integrar al anuncio del Proyecto de la Primera Línea del Metro de Bogotá, la implementación del Ramal Técnico de Conexión y la localización del Patio Taller*.

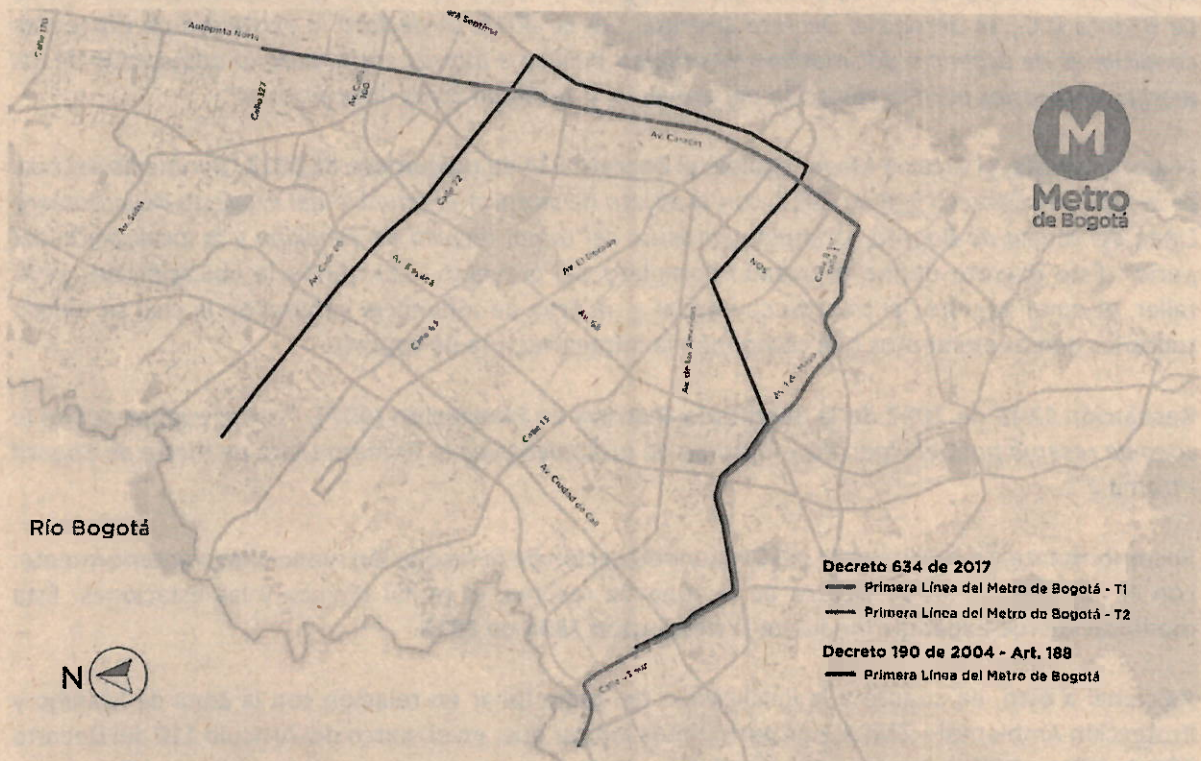
Este último decreto define el trazado del proyecto metro adicionando el área del patio taller, trazado que fue recogido por la Secretaría Distrital de Planeación en la reserva del proyecto en cumplimiento a lo dispuesto en el Artículo 445 del Decreto distrital 190 de 2004 que indica que "(...) las zonas de reserva a que se refiere esta disposición, son las áreas del territorio Distrital que de conformidad con este Plan de Ordenamiento o con cualquiera de los instrumentos que lo desarrollen, sean necesarias para la localización y futura construcción de obras del sistema vial principal de la ciudad, de redes matrices de servicios públicos, de equipamientos colectivos de escala urbana y, en general de obras públicas o para la ejecución de programas o proyectos con inversión pública, o para protección ambiental, a fin de que sean tenidas en cuenta para la imposición

oportuna de las respectivas afectaciones". El Artículo 446 del Decreto distrital 190 de 2004 señala que *"la determinación y delimitación de las áreas de reserva a que se refiere el artículo anterior, se hará mediante resoluciones del Departamento Administrativo de Planeación Distrital, dependencia que enviará copia de dichos actos al Departamento Administrativo de Catastro Distrital. (...)".* Esta reserva se concretó en la Resolución 1145 de 2017, modificada por la Resolución 1864 de 2018.

El recuento normativo anterior evidencia que el trazado de la Primera Línea del Metro de Bogotá no se reduce a lo señalado en el artículo 188 del Plan de Ordenamiento Territorial, en tanto existen varios instrumentos jurídicos, amparados por la presunción de legalidad, que se refieren a la materia y fueron proferidos en desarrollo de las atribuciones asignadas a la Administración Distrital en el Plan Maestro de Movilidad.

5. **Sírvase indicar de manera clara y precisa las modificaciones realizadas al recorrido respecto a lo establecido en el artículo 188 del Decreto 190 de 2004 y el acto administrativo que amparó cada una de esas modificaciones.**

Respuesta: En el plano que se adjunta a continuación se compara el trazado entre el recorrido definido de forma referencial en el artículo 188 del Decreto 190 de 2004 y el trazado del Proyecto Primera Línea del Metro de Bogotá. Sobre los actos administrativos que sustentas la modificación del trazado por favor referirse a la respuesta anterior.



6. Qué actos administrativos derogaron total o parcialmente lo establecido en el Decreto 190 de 2004 respecto al metro de Bogotá.

Respuesta. No se llevaron a cabo actos administrativos que derogaran total o parcialmente las disposiciones establecidas para el metro en el Decreto 190 de 2004 POT. Al ser el instrumento de mayor jerarquía solo puede ser derogado o modificado a través un proyecto de acuerdo para la revisión o para modificaciones excepcionales de este.

7. De no existir derogatorias, ¿Cómo se desarrolló entonces la estructuración técnica, legal y financiera del proyecto para la construcción operación y mantenimiento del Tramo 1 de la Primera Línea del Metro para Bogotá - PLMB y, por ende, los diferentes documentos precontractuales y contractuales?

Respuesta. La estructuración de la PLMB se llevó a cabo dando cumplimiento a lo establecido en el Decreto 190 2004, que es la norma vigente de la ciudad y en los instrumentos que la regulan o la complementan. Adicionalmente, se han desarrollado algunos actos administrativos que complementan o reglamentan diferentes aspectos, los cuales son descritos a continuación:

En relación con el proyecto de decreto de anuncio y especiales condiciones de urgencia, la Empresa Metro de Bogotá expidió en su momento el **Decreto 318 de 2017** *“por medio del cual se modifican los Decretos Distritales 577 de 2013, 425 de 2014 de Anuncio del Proyecto Primera Línea del Metro de Bogotá D.C., se deroga el Decreto Distrital 136 de 2015, se declara la existencia de especiales condiciones de urgencia por motivos de utilidad pública e interés social para la adquisición de los predios necesarios para la ejecución del proyecto, y se dictan otras disposiciones”*.

Posteriormente, el Alcalde Mayor expidió el **Decreto 634 de noviembre de 2017** *“por medio del cual se modifica el Decreto 318 de 2017, con el objeto de integrar al anuncio del Proyecto de la Primera Línea del Metro de Bogotá, la implementación del ramal técnico de conexión y la localización del patio”*. Este decreto define el trazado completo del proyecto, incluyendo la ubicación del patio taller, el ramal técnico, el trazado comercial y un área de influencia general en la cual se ubican todos los demás elementos que componen la infraestructura de soporte.

Resolución 1145 de 2017 de la Secretaría Distrital de Planeación (SDP), *“por la cual se define la zona de reserva para el viaducto y la franja de aislamiento de la Primera Línea de Metro de Bogotá - tramo 1”*.

Posteriormente, se solicitó ante la SDP la modificación de la resolución mencionada anteriormente, con el objetivo de incluir dentro de la zona de reserva, el ramal técnico y las estaciones. Esta modificación fue expedida mediante la **Resolución 1864 de 2018**.

Adicional a esto, en cuanto a la localización del patio taller en relación con la Zona de Manejo y Protección Ambiental – ZMPA, nos permitimos indicar que, en el marco del Artículo 110 del Decreto 190 de 2004 – POT se establece lo siguiente:

"Artículo 110. Variación del ancho de la franja definida como zona de manejo y preservación ambiental para sectores específicos (Artículo 101 del Decreto 469 de 2003).

Esta franja se ha definido en virtud de las áreas de amenaza por inundación no mitigable o no mitigada, señaladas por los estudios técnicos de la Dirección de Prevención y Atención de Emergencias.

Parágrafo: La variación de la medida de la zona de manejo y preservación ambiental para sectores específicos, se realizará bajo un criterio de mitigación de la amenaza que implica la ejecución de las obras de mitigación.

Con el concepto previo favorable de la Dirección de Prevención y Atención de Emergencias (DPAE) y de la Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá (EAAB), la autoridad ambiental competente adoptará la variación de su dimensión. Cuando estas franjas sean ajustadas por mitigación del riesgo les serán asignados los usos del suelo en los instrumentos de planificación correspondientes."

En este sentido, la Empresa Metro de Bogotá envió las comunicaciones (No. GG-CA-2017-0271 del 03 de agosto de 2017 y oficio No. GG-CA-2017-0513 del 12 de septiembre de 2017, donde se ajustó el plano de georreferenciación) a la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca – CAR- solicitando la variación del ancho de la franja de la Zona de Manejo y Preservación Ambiental del Río Bogotá (ZMPA) para el sector del Predio El Corzo y áreas contiguas, en el marco del Artículo 110 del Decreto 190 de 2004 – POT de Bogotá D.C, área en la cual se ubicará el patio taller y el ramal técnico del proyecto de la Primera Línea del Metro de Bogotá.

Teniendo como referencia las solicitudes mencionadas, la CAR, en el marco del Artículo 110 del Decreto 190 de 2004, solicitó concepto previo al Instituto Distrital de Gestión del Riesgo y Cambio Climático – IDIGER- y a la Empresa de Acueducto de Bogotá -EAB-.

En respuesta, el IDIGER, a través de oficio radicado No RO-97177 del 19 de octubre de 2017, envía respuesta a la CAR, indicando que emite el concepto técnico favorable CT-8253 del 1 de octubre de 2017 "por el cual se actualiza y reemplaza la Zonificación de Amenaza de Inundación por Desbordamiento del río Bogotá en el sector denominado el Corzo de las localidades de Bosa y Kennedy", en el que se han tenido en cuenta las adecuaciones hidráulicas del río Bogotá y las diferentes variables hidrológicas aplicables. Dentro de las conclusiones del concepto se indica que "de acuerdo con los resultados de los estudios y obras de adecuación hidráulica y protecciones realizadas por la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca – CAR sobre el río Bogotá, se evidencia que no se presenta amenaza y/o riesgo por inundación por desbordamiento para un periodo de retorno de 100 años para el sector denominado el "El Corzo", por lo cual el presente concepto actualiza y reemplaza la zonificación de amenaza establecida para el predio denominado el "El Corzo" presentada en el plano normativo de inundación adoptado por la resolución 858 del 26 de julio de 2013, emitida por la Secretaría Distrital de Planeación...". El IDIGER, entonces, emite concepto favorable para que se continúe con el proceso de variación de la medida de la ZMPA.

Por otra parte, la Empresa de Acueducto de Bogotá, a través de las comunicaciones No. 25510-2017-01530 del 8 de septiembre de 2017 y No 25510-2018-00463 del 7 de marzo de 2018, también emite concepto favorable a la solicitud de la variación de la ZMPA del Río Bogotá y concluye: *"Con base en el artículo 110 del Decreto 190 de 2004, que establece que para la variación del ancho de la franja de la ZMPA se requiere concepto previo de la Empresa de Acueducto y Alcantarillado y Aseso de Bogotá – EAB-ESP, de acuerdo a las competencias de la Empresa, se realizó la modelación hidráulica del Río Bogotá. De los resultados se evidencia que los niveles del río Bogotá con periodo de retorno de 100 años, de acuerdo con el escenario seleccionado quedan contenidas dentro de la estructura principal y las bermas de inundación (zonas de amortiguamiento o zonas multifuncionales) establecidas por la CAR.*

Teniendo en cuenta el modelo, en las condiciones y supuestos que se indican anteriormente, el presente concepto concluye que no ocurre inundación a cauda de desbordamiento del río Bogotá en el sector "El Corzo", por tanto, se da concepto favorable para que la entidad estudie bajo estos preceptos si es factible la variación de la zona de manejo y preservación ambiental del río Bogotá."

Teniendo en cuenta lo anterior, en el marco del Artículo 110 del Decreto 190 de 2004 y las competencias de la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca como autoridad ambiental del río Bogotá, expide la Resolución 2688 del 10 de septiembre de 2018 *"por medio de la cual se adopta la variación del ancho de la franja de la Zona de Manejo y Preservación Ambiental del Río Bogotá – (ZMPA), para el predio El corzo y áreas contiguas ubicado en la ciudad de Bogotá D.C."*

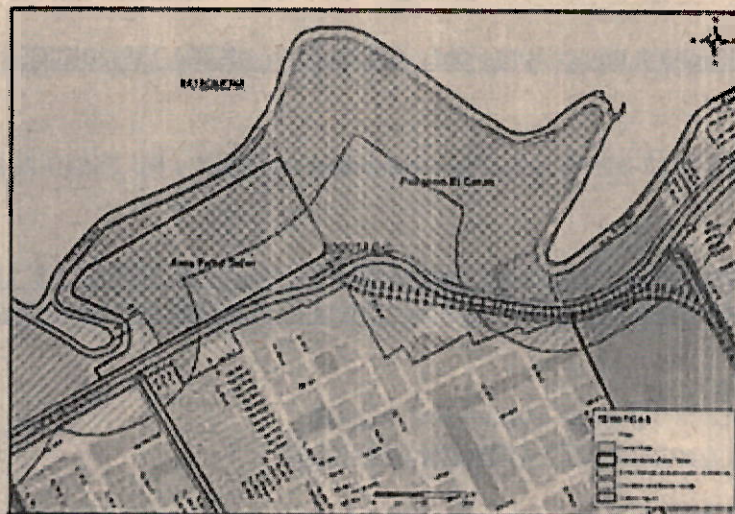
La siguiente ilustración indica la ubicación del patio taller y presenta claramente las áreas mencionadas:

- El polígono del patio taller, delineado en negro
- Área de disposición de bio-sólidos de la PTAR Salitre, línea color naranja.
- Anexo 1 Resolución CAR 2688/2018.

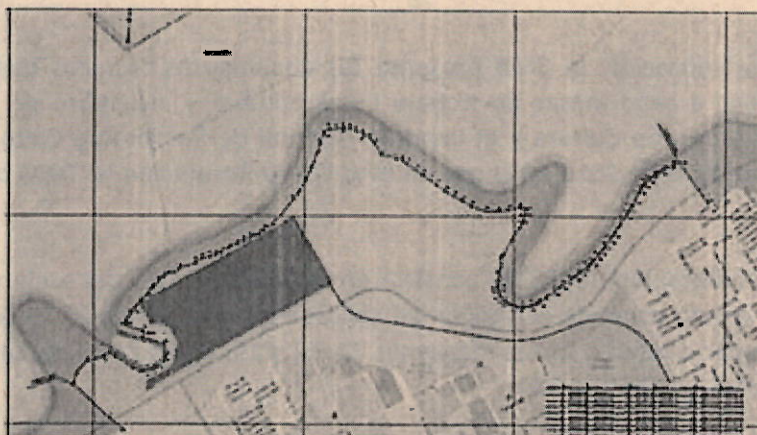
Asimismo, la figura muestra en color rojo la ZMPA del Río Bogotá y en color morado el corredor ecológico de ronda del canal Cundinamarca, siéndo las áreas que deben ser modificadas antes de la apertura de la licitación.

Espacio en blanco

Antes de Resolución CAR 2688/2018



ANEXO 1 Resolución CAR 2688/2018



A continuación, se referencian los documentos mencionados anteriormente:

- Oficios No. GG-CA-2017-0271 del 03 de agosto de 2017 y No. GG-CA-2017-0513 del 12 de septiembre de 2017

http://www.metrodebogota.gov.co/sites/default/files/Anexo%204.5%20CAR_0271.pdf

http://www.metrodebogota.gov.co/sites/default/files/Anexo%204.6%20CAR_0513.pdf

- Oficio No. RO-97177 del 19 de octubre de 2017

[http://www.metrodebogota.gov.co/sites/default/files/Anexo%204.11%20IDIGER 7177%20%281%29.pdf](http://www.metrodebogota.gov.co/sites/default/files/Anexo%204.11%20IDIGER%207177%20%281%29.pdf)

- Oficios No. 25510-2017-01530 del 8 de septiembre de 2017 y No 25510-2018-00463 del 7 de marzo de 2018

[http://www.metrodebogota.gov.co/sites/default/files/Anexo%204.13%20EAB 1530.pdf](http://www.metrodebogota.gov.co/sites/default/files/Anexo%204.13%20EAB%201530.pdf)

[http://www.metrodebogota.gov.co/sites/default/files/eias18052018/Anexo%204.14%20EAB 0463.pdf](http://www.metrodebogota.gov.co/sites/default/files/eias18052018/Anexo%204.14%20EAB%200463.pdf)

- Resolución CAR 2688 del 10 de septiembre de 2018
<https://www.car.gov.co/uploads/files/5bae9bc2acb06.pdf>

Por otro lado, para la implantación de la infraestructura del sistema metro dentro del área del Plan Especial de Manejo y Protección – PEMP del Hospital San Juan de Dios e Instituto Materno Infantil, aprobado mediante Resolución N° 0995 del 26 de abril de 2019, la Empresa Metro de Bogotá solicitó ante el Ministerio de Cultura realizar la modificación de algunos aspectos de dicho instrumento de planificación.

Para sustentar la modificación, la EMB presentó los documentos técnicos que soportan dicha petición y se llevaron a cabo mesas de trabajo entre octubre y diciembre de 2018 en las que participaron el Ministerio de Cultura y el Instituto Distrital de Patrimonio Cultural. El Ministerio expidió la resolución 3024 de 2019 en la que se modifica la Resolución N° 0995 del 26 de abril de 2019.

En conclusión, la modificación del PEMP consiste en modificar el uso del suelo y las condiciones particulares, tanto de uso como de edificabilidad aplicables a la manzana N° 19, así como habilitar la destinación de espacio público de las manzanas 01, 02 y 19, todas estas del sector normativo 5 de la zona de influencia del HSJD e IMI.

Adicional a lo anterior, para la reglamentación de los aspectos normativos para el desarrollo de usos complementarios al interior de la infraestructura del sistema metro, la Secretaría Distrital de Planeación expidió el Decreto 394 de 2019, el cual tiene como objeto adicionar al “(...) *Decreto distrital 319 de 2006 disposiciones relacionadas con el sistema metro (...)*”. En este se definen aspectos normativos que el concesionario deberá cumplir para la elaboración de los estudios y diseños de detalle, construcción y operación de las estaciones de metro, así como la posibilidad de habilitar vías existentes para el tránsito de peatones y ciclistas sobre los corredores en los que confluye el trazado de metro y los corredores de las troncales del sistema TransMilenio.

De igual forma, se expidió el Decreto 647 de 2019 "por el cual se establecen las directrices para la implantación de los proyectos de infraestructura de transporte de la Primera Línea del Metro de

Bogotá en el marco del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá, D.C., y se dictan otras disposiciones". Este decreto tiene como objetivo establecer las condiciones para las intervenciones urbanas que tienen relación con la infraestructura de soporte para el metro.

8. **Respecto a las modificaciones de trazado y de localización de estaciones, sírvase indicar las razones de índole técnico de las mismas y su respectiva justificación en términos de manejo de oferta y demanda, así como los beneficios a los usuarios.**

Respuesta: El recuento normativo expuesto en las respuestas anteriores evidencia que el trazado de la Primera Línea del Metro de Bogotá no se reduce a lo señalado en el artículo 188 del Plan de Ordenamiento Territorial, en tanto existen varios instrumentos jurídicos, amparados por la presunción de legalidad, que se refieren a la materia y fueron proferidos en desarrollo de las atribuciones asignadas a la Administración Distrital en el Plan Maestro de Movilidad.

Se presenta a continuación un recuento de los estudios realizados sobre el proyecto PLMB en los cuales se generan y sustentan los cambios del trazado. Estos cambios son producto de distintas etapas de maduración y análisis del proyecto y se han producido bajo distintos marcos de análisis multicriterio:

- La expedición del Decreto 398 de 2009, "Por el cual se informa a la ciudadanía de Bogotá D.C., el resultado de la Consultoría *"Diseño conceptual de la Red de Transporte Masivo Metro y dimensionamiento y estructuración técnica, legal y financiera de la línea metro, en el marco del SITP para la ciudad"* y se ordenan unas actuaciones administrativas y urbanísticas".

Los resultados de estudio se pueden consultar en los productos de la etapa 1 de la consultoría en referencia, contratada por la Secretaría Distrital de Movilidad en el año 2008:
<https://www.metrodebogota.gov.co/?q=transparencia/informacion-interes/publicacion/estudios/dise%C3%B1o-conceptual-etapa-1-a%C3%B1o-2009>

- El Decreto distrital 577 de 17 de diciembre de 2013 modificó el artículo 1° del Decreto 398 de 2009, con el fin de precisar y adoptar el trazado general del Proyecto Primera Línea del Metro de Bogotá – PLMB, contenido en el mapa anexo No. 1 - Primera Línea Metro-. El Decreto distrital 425 de 2014 adicionó el Decreto distrital 577 de 2013 con el fin de anunciar la implementación del ramal técnico de conexión al trazado del Proyecto de la PLMB.

Los estudios que sustentan esta modificación se realizaron en el producto 27 – Estudio de alternativas de la consultoría "DISEÑO PARA LA PRIMERA LÍNEA DEL METRO EN EL MARCO DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO-SITP-PARA LA CIUDAD DE BOGOTÁ (COLOMBIA)", contratada en 2013 por el Instituto de Desarrollo Urbano

<https://www.metrodebogota.gov.co/sites/default/files/documentos/Resumen%20Ejecutivo%20Primera%20L%C3%93nea%20de%20Bogot%C3%A1.pdf>

- Igualmente, se realizaron ajustes al proyecto inicial de la Primera Línea del Metro de Bogotá producto de los estudios técnicos y económicos realizados entre los años 2008 y 2016, mediante el Decreto distrital 318 de 16 de junio de 2017, modificado por el Decreto 634 de 2017 "por medio del cual se modifica el Decreto 318 de 2017, con el objeto de integrar al anuncio del proyecto de la Primera Línea del Metro de Bogotá, la implementación del ramal técnico de conexión y la localización del patio taller.


Los estudios que sustentan esta modificación son producto de una evaluación multicriterio de alternativas realizada en el marco del "Estudio comparativo de alternativas de ejecución por tramos y tipologías de la primera línea de metro para la ciudad de Bogotá (PLMB), con identificación y cuantificación de ahorros que optimicen el beneficio", contratado por la Financiera de Desarrollo Nacional (FDN) en 2017.

https://www.metrodebogota.gov.co/sites/default/files/documentos/PLMB-SYS-DOC-TOD-0300-OC_Multicriterio_v4_1.pdf

9. Si las disposiciones contenidas en el Proyecto de Acuerdo presentado ante el Concejo Distrital, "por el cual se adopta la Revisión General del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C", fueron observadas y tenidas en cuenta en los estudios previos y términos de referencia con los cuales se publicaron los pliegos de condiciones definitivos del proceso de contratación de la construcción, operación y mantenimiento del tramo 1 de la Primera Línea del Metro para Bogotá - PLMB, favor puntualizar y señalar claramente, cuáles fueron estos aspectos y disposiciones tenidas en cuenta y en qué parte de los estudios previos y pliegos del proceso contractual se encuentran.

Respuesta: Para el proceso de estructuración y contratación de la PLMB, no se tuvieron en cuenta proyectos de acuerdo, solo se tuvieron en cuenta los Acuerdos y demás normas vigentes.

Cordialmente,


ANDRÉS ESCOBAR URIBE
Gerente General

Proyectó lo de su competencia:

- David Meléndez, Asesor Gerencia General
- Mauricio Chaves, Profesional Subgerencia de Captura de Valor
- María B. Díaz, Profesional Subgerencia de Captura de Valor 