

ANÁLISIS DE LA GESTIÓN DE LAS ADMINISTRACIONES DISTRITALES DE
BOGOTÁ EN TEMAS REFERENTES A LA INFRAESTRUCTURA DURANTE EL
PERIODO 1995-2015

SEBASTIÁN MOYA GUERRERO
DANIELA ALEJANDRA SIERRA ARDILA

FUNDACIÓN UNIVERSIDAD DE AMÉRICA
FACULTAD DE ECONOMÍA
BOGOTÁ D.C.
2017

ANÁLISIS DE LA GESTIÓN DE LAS ADMINISTRACIONES DISTRITALES DE
BOGOTÁ EN TEMAS REFERENTES A LA INFRAESTRUCTURA DURANTE EL
PERIODO 1995-2015

SEBASTIÁN MOYA GUERRERO
DANIELA ALEJANDRA SIERRA ARDILA

Proyecto integral de grado para optar por el título de
ECONOMISTA

Directora
MAURICIO GARCÍA GARZÓN
Economista

FUNDACIÓN UNIVERSIDAD DE AMÉRICA
FACULTAD DE ECONOMÍA
BOGOTÁ D.C.
2017

Nota de aceptación (Dirección de investigación)

.

MAURICIO GARCÍA GARZÓN

HERNANDO GONZÁLEZ MAYORGA

CARLOS MARTÍNEZ LONDOÑO

Bogotá D.C., Julio de 2017

DIRECTIVAS DE LA UNIVERSIDAD

Presidente de la Universidad y Rector del Claustro

Dr. JAIME POSADA DÍAZ

Vicerrector de Desarrollo y Recursos Humanos

Dr. LUIS JAIME POSADA GARCÍA-PEÑA

Vicerrectoría Académica y de Posgrados

Dra. ANA JOSEFA HERRERA VARGAS

Secretario General

Dr. JUAN CARLOS POSADA GARCÍA-PEÑA

Decano de Facultad de Ingenieras

ARISMENDI

Ing. JULIO CESAR FUENTES

Director de Investigaciones

CÁRDENAS

Ing. ARMANDO FERNÁNDEZ

Decano de Facultad de Economía

Dr. FERNANDO MORENO HERRERA

Las directivas de la Universidad de América, los jurados calificadores y el cuerpo docente no son responsables por los criterios e ideas expuestas en el presente Documento. Estos corresponden únicamente a los autores

AGRADECIMIENTOS Y DEDICATORIA

Agradecemos a todos los profesores que hicieron parte de nuestro proceso educativo en especial al profesor Mauricio García, Economista de la Universidad de América, por su acompañamiento, su tolerancia y sus los aportes en la realización y construcción de la presente investigación y dedicamos este trabajo a nuestras familias y amigos por su apoyo y paciencia.

Sebastián Moya Guerrero y Daniela Alejandra Sierra Ardila

CONTENIDO

	pág.
INTRODUCCIÓN	20
1. MARCO REFERENCIAL	21
1.1 MARCO TEÓRICO	21
1.2 MARCO LEGAL O NORMATIVO	28
1.2.1 Plan o Programa de Gobierno.	28
1.2.2 Plan de Desarrollo Distrital.	29
1.2.3 Rendición de Cuentas.	30
1.3 ESTADO DEL ARTE	30
2. GENERALIDADES Y PARTICULARIDADES DE LA INFRAESTRUCTURA DE BOGOTÁ	34
2.1 RENDIMIENTOS	35
2.1.1 El papel de la infraestructura en el desarrollo.	35
2.1.2 La calidad de vida respecto a la infraestructura.	36
2.2 CLASES DE INFRAESTRUCTURA	38
2.2.1 Infraestructura Hospitalaria.	38
2.2.2 Infraestructura Educativa.	41
2.2.3 Infraestructura Vial.	46
2.2.3 Infraestructura de Transporte Público.	48
3. ESTUDIO DE LAS PROPUESTAS DE LAS ADMINISTRACIONES EN LOS PLANES DE DESARROLLO DISTRITAL DEL PERIODO 1995-2015 EN TEMAS DE INFRAESTRUCTURA	51
3.1 FORMAR CIUDAD (1995-1998)	52
3.1.1 Estructura del Plan.	52
3.2 POR LA BOGOTÁ QUE QUEREMOS (1998-2001)	58
3.2.1 Estructura del Plan.	58
3.3 BOGOTÁ PARA VIVIR TODOS DEL MISMO LADO. (2001-2004).....	64
3.3.1 Estructura del Plan.	64
3.4 BOGOTÁ SIN INDIFERENCIA. UN COMPROMISO SOCIAL CONTRA LA POBREZA Y EXCLUSIÓN (2004-2008)	72

3.4.1 Estructura del Plan.	72
3.5 BOGOTÁ POSITIVA: PARA VIVIR MEJOR	74
3.5.1 Estructura del Plan.	75
3.6 BOGOTÁ HUMANA	78
3.6.1 Estructura del Plan.	78
4. VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LAS PROPUESTAS DE INFRAESTRUCTURA PLANTEADAS VERSUS LA EJECUCIÓN EN EL MARCO DE LOS PLANES DE DESARROLLO	81
4.1 CÁLCULO	82
4.2 FORMAR CIUDAD – ANTANAS MOCKUS	83
4.2.1 Infraestructura Educativa.	84
4.2.2 Infraestructura Hospitalaria.	84
4.2.3 Infraestructura Vial.	85
4.2.4 Infraestructura de Transporte Público.	86
4.2.5 Amortización Presupuestal 1998	86
4.3. POR LA BOGOTÁ QUE QUEREMOS – ENRIQUE PEÑALOSA	88
4.3.1 Infraestructura Educativa.	88
4.3.2 Infraestructura Hospitalaria.	89
4.3.3 Infraestructura Vial.	89
4.3.4 Infraestructura de Transporte Público.	90
4.3.5 Amortización Presupuestal 2001.	90
4.4 BOGOTÁ PARA VIVIR TODOS DEL MISMO LADO – ANTANAS MOCKUS	91
4.4.1 Infraestructura Educativa.	92
4.4.2 Infraestructura Hospitalaria.	96
4.4.3 Infraestructura Vial.	98
4.4.4 Infraestructura de Transporte Público.	100
4.4.5 Amortización Presupuestal 2004.	102
4.5 BOGOTÁ SIN INDIFERENCIA – LUIS EDUARDO GARZÓN	103
4.5.1 Infraestructura Educativa.	104
4.5.2 Infraestructura Hospitalaria.	108
4.5.3 Infraestructura Vial.	108

4.5.4	Infraestructura de Transporte Público.	112
4.5.5	Amortización Presupuestal 2008.	113
4.6	BOGOTÁ POSITIVA – SAMUEL MORENO	114
4.6.1	Infraestructura Educativa.	114
4.6.2	Infraestructura Hospitalaria.	118
4.6.3	Infraestructura Vial.	119
4.6.4	Infraestructura de Transporte Público.	121
4.6.5	Amortización Presupuestal 2012.	123
4.7	BOGOTÁ HUMANA – GUSTAVO PETRO	123
4.7.1	Infraestructura Educativa.	124
4.7.2	Infraestructura Hospitalaria.	127
4.7.3	Infraestructura Vial.	128
4.7.4	Infraestructura de Transporte Público.	130
4.8	COMPARATIVO DE LAS ADMINISTRACIONES (1995-2015)	131
5. CONCLUSIONES		138
6. RECOMENDACIONES		141
ANEXOS		142
BIBLIOGRAFÍA		143

LISTA DE CUADROS

	pág.
Cuadro 1. Metas infraestructura hospitalaria	53
Cuadro 2. Metas propuestas en infraestructura educativa	53
Cuadro 3. Metas infraestructura educativa de la Universidad Distrital	54
Cuadro 4. Metas infraestructura vial.	55
Cuadro 5. Metas infraestructura de transporte público.	57
Cuadro 6. Metas infraestructura hospitalaria.	58
Cuadro 7. Metas infraestructura educativa	59
Cuadro 8. Metas infraestructura educativa para la Universidad Distrital	60
Cuadro 9. Metas infraestructura vial	61
Cuadro 10. Metas infraestructura de Transporte Publico.	63
Cuadro 11. Metas infraestructura Hospitalaria	65
Cuadro 12. Metas infraestructura educativa	66
Cuadro 13. Metas infraestructura educativa.	67
Cuadro 14. Metas infraestructura vial	70
Cuadro 15. Metas infraestructura de transporte público	71
Cuadro 16. Metas infraestructura hospitalaria	73
Cuadro 17. Metas infraestructura educativa	73
Cuadro 18. Metas infraestructura vía.	73
Cuadro 19. Metas infraestructura de transporte público.	74
Cuadro 20. Metas infraestructura hospitalaria	75
Cuadro 21. Metas infraestructura educativa	75
Cuadro 22. Metas infraestructura educativa Universidad Distrital	76
Cuadro 23. Metas infraestructura vial.	76
Cuadro 24. Metas infraestructura de transporte público	78
Cuadro 25. Metas infraestructura hospitalaria	78
Cuadro 26. Metas infraestructura de educativa	79
Cuadro 27. Metas infraestructura vial	79
Cuadro 28. Metas infraestructura de transporte público.	80

LISTA DE TABLAS

	pág.
Tabla 1. Total presupuesto para infraestructura 1995	83
Tabla 2. Total presupuesto para infraestructura 1996	83
Tabla.3. Total presupuesto para infraestructura 1997	84
Tabla .4. Total presupuesto en Educación 1995-1997	84
Tabla 5. Total presupuesto en Salud 1995-1997	85
Tabla 6. Total presupuesto en Infraestructura Vial 1995-1997	85
Tabla 7. Total presupuesto en Transporte Público 1995-1997	86
Tabla 8. Amortización de Transporte Público 1998	86
Tabla 9. Amortización de Infraestructura Vial 1998	87
Tabla 10. Amortización de Salud 1998	87
Tabla 11. Amortización de Educación 1998	87
Tabla 12. Total presupuesto 1999-2000.	88
Tabla 13. Total presupuesto en educación 1999-2000	88
Tabla 14. Total presupuesto en salud 1999-2000	89
Tabla 15. Total presupuesto en Infraestructura Vial 1999-2000	89
Tabla 16. Total presupuesto en Transporte Público 1999-2000	90
Tabla 17. Amortización de Transporte Público 2001	90
Tabla 18. Amortización de Infraestructura Vial 2001	91
Tabla 19. Amortización de Salud 2001.	91
Tabla 20. Amortización de Salud 2001	91
Tabla 21. Total presupuesto 2002-2003	92
Tabla 22. Total presupuesto en Educación 2002-2003	92
Tabla 23. Total presupuesto en Salud 2002-2003	96
Tabla 24. Total presupuesto en Infraestructura Vial 2002-2003	98
Tabla 25. Total presupuesto en Transporte Publico 2002-2003	100
Tabla 26. Amortización en Transporte Público 2004	102
Tabla 27. Amortización en Transporte Público 2004	102
Tabla 28. Amortización en Transporte Público 2004	103
Tabla 29. Amortización en Transporte Público 2004	103
Tabla 30. Total presupuesto 2005-2007	103
Tabla 31. Total presupuesto en Educación 2005-2007	104
Tabla 32. Total presupuesto en Salud 2005-2007	108
Tabla 33. Total presupuesto en Infraestructura Vial 2005-2007	109
Tabla 34. Total presupuesto en Transporte Publico 2005-2007	112
Tabla 35. Total presupuesto 2009-2011	114
Tabla 36. Total presupuesto en Educación 2009-2011	115
Tabla 37. Total presupuesto en Salud 2009-2011	118

Tabla 38. Total presupuesto en Infraestructura Vial 2009-2011	119
Tabla 39. Total presupuesto en Transporte Publico 2009-2011	121
Tabla 40. Total presupuesto 2013-2015	124
Tabla 41. Total presupuesto en Educación 2013-2015	124
Tabla 42. Total presupuesto en Salud 2013-2015	128
Tabla 43. Total presupuesto en Infraestructura Vial 2013-2015	128
Tabla 44. Total presupuesto en Transporte Publico 2013-2015	131
Tabla 45. Comparación unitaria o física (1995-2015)	132
Tabla 46. Comparación de ejecución presupuestal (1995-2015)	135
Tabla 47. Comparación de % de ejecución unitaria y presupuestal anual (1995-2015)	136

LISTA DE FIGURAS

	pág.
Figura 1. Recomendaciones para una infraestructura más sostenible	37
Figura 2. Normatividad para el desarrollo de la infraestructura física hospitalaria	38
Figura 3. Normatividad sobre infraestructura educativa	43
Figura 4. Escenario de la jornada única para el colegio	45
Figura 5. Normatividad sobre infraestructura vial en Bogotá	46
Figura 6. Normatividad sobre transporte público	49

LISTA DE GRAFICAS

	pág.
Grafica 1. % De ejecución por metas en educación 2002	93
Grafica 2. % De educación por metas en educación total.	93
Grafica 3. % De educación por metas de la UD-FJC 2001-2004 (META 1-9)	94
Grafica 5. % De ejecución por metas de la UD total	95
Grafica 6. % de Ejecución por Metas de Infraestructura Hospitalaria 2001-2004	97
Grafica 7. % de Ejecución por Metas de Infraestructura Hospitalaria Total.	97
Grafica 8. % De ejecución por metas en malla vial 2001-2004 (META 1-11)	99
Grafica 9. % De ejecución por metas en malla vial 2001-2004 (META 12-21)	99
Grafica 10. % De ejecución por metas en malla vial total	100
Grafica 11. % de Ejecución por Metas de Infraestructura de Transporte Publico 2001-2004	101
Grafica 12. % de Ejecución por Metas de Infraestructura de Transporte Publico Total	101
Grafica 13. % de Ejecución por Metas de Infraestructura Educativa 2004-2008 (META 1-13)	105
Grafica 14. % de Ejecución por Metas de Infraestructura Educativa 2004-2008 (META 1-19)	105
Grafica 15. % de Ejecución por Metas de Infraestructura Educativa Total	106
Grafica 16. % de Ejecución por Metas de Infraestructura de UD-FJC Total	107
Grafica 17. % de Ejecución por Metas de Infraestructura Vial 2004-2008 Total (META 1-10)	109
Grafica 18. % de Ejecución por Metas de Infraestructura Vial 2004-2008 Total (META 11-19)	110
Grafica 18. % de Ejecución por Metas de Infraestructura Vial 2004-2008 Total (META 11-19)	110
Grafica 19. % de Ejecución por Metas de Infraestructura Vial Total	111
Grafica 20. % de Ejecución por Metas de Infraestructura de Transporte Publico 2004-2008	112
Grafica 21. % de Ejecución por Metas de Infraestructura de Transporte Publico Total	113
Grafica 22. % de Ejecución por Metas de Infraestructura Educativa 2008-2012	115
Grafica 23. % de Ejecución por Metas de Infraestructura Educativa Total	116
Grafica 24. % de Ejecución por Metas de Infraestructura Educativa UD-FJC Total	117
Grafica 25. % de Ejecución por Metas de Infraestructura Hospitalaria 2008-2012	118

Grafica 26. % de Ejecución por Metas de Infraestructura Vial 2008-2012 (META 1-12)	120
Grafica 27. % de Ejecución por Metas de Infraestructura Vial 2008-2012 (META 13-28)	120
Grafica 28. % de Ejecución por Metas de Infraestructura Vial Total	120
Grafica 30. % de Ejecución por Metas de Infraestructura de Transporte Publico Total	123
Grafica 31. % de Ejecución por Metas de Infraestructura Educativa 2012-2016	125
Grafica 32. % de Ejecución por Metas de Infraestructura Educativa 2012-2016	126
Grafica 33. % de Ejecución por Metas de Infraestructura Educativa 2012-2016	126
Grafica 34. % de Ejecución por Metas de Infraestructura Educativa UD-FJC Total	127
Grafica 35. % de Ejecución por Metas de Infraestructura Vial 2012-2016 (META 1-11)	129
Grafica 36. % de Ejecución por Metas de Infraestructura Vial 2012-2016 (META 12-23)	129
Grafica 37. % de Ejecución por Metas de Infraestructura Vial Total	130

LISTA DE ANEXOS (En CD)

- Anexo A. Ejecución presupuestal Formar Ciudad (1995-1997).
- Anexo B. Amortización 1998 Formar Ciudad - Por La Bogotá Que Queremos.
- Anexo C. Ejecución presupuestal Por La Bogotá Que Queremos (1999-2000).
- Anexo D. Amortización 2001 Por La Bogotá Que Queremos - Bogotá Para Vivir Todos Del Mismo Lado.
- Anexo E. Ejecución presupuestal Bogotá Para Vivir Todos Del Mismo Lado (2002-2003).
- Anexo F. Amortización 2004 Bogotá Para Vivir Todos Del Mismo Lado – Bogotá Sin Indiferencia.
- Anexo G. Ejecución presupuestal Bogotá Sin Indiferencia (2005-2007).
- Anexo H. Amortización 2008 Bogotá Sin Indiferencia – Bogotá Positiva.
- Anexo I. Ejecución presupuestal Bogotá Positiva (2009-2011).
- Anexo J. Amortización 2012 Bogotá Positiva – Bogotá Humana.
- Anexo K. Ejecución presupuestal Bogotá Humana (2013-2015).
- Anexo L. Cumplimiento Unitario Bogotá Para Vivir Todos del Mismo Lado.
- Anexo M. Cumplimiento Unitario Bogotá Sin Indiferencia.
- Anexo N. Cumplimiento Unitario Bogotá Positiva.
- Anexo O. Cumplimiento Unitario Bogotá Humana.

GLOSARIO

ADMINISTRACIÓN PÚBLICA: según Baptiste la administración pública es “la ciencia administrativa, pues debe ser considerada como el conocimiento de los principios de las relaciones sociales, es decir, el análisis de las propiedades y fenómenos de estas relaciones, así como la aplicación a las personas y cosas de las reglas mismas que encaminan dichas relaciones al interés común”.

BUROCRACIA: Max Weber¹ es el primer autor de hablar de la burocracia como una forma de organización que realiza la precisión, la velocidad, la claridad, la regularidad, la exactitud y la eficiencia conseguida a través de la división prefijada de las tareas, de la supervisión jerárquica y de detalladas reglas y regulaciones. Este término deriva del alemán Büro que significa oficina y Cratos que es poder, por tal, la burocracia es una organización que opera y funciona con fundamentos racionales. “la burocracia es la organización eficiente por excelencia”².

EJECUCIÓN: se define como una etapa en la cual se materializan aquellos aspectos descritos en el estudio técnico, se tiene en cuenta para ejecutar proyectos y su implementación junto a su financiamiento.

INFRAESTRUCTURA: se conoce con este término mundialmente al “conjunto de elementos, dotaciones o servicios necesarios para el buen funcionamiento de un país, de una ciudad o de una organización cualquiera”³, también se define como un “conjunto de obras que se consideran necesarios y contribuyen al desarrollo de una nación y a mejorar los servicios y el bienestar de sus ciudadanos”⁴.

También se conoce a la infraestructura “*como el conjunto de estructuras de ingeniería e instalaciones, por lo general, de larga vida útil que constituyen la base sobre la cual se produce la prestación de servicios considerados en escenarios para el desarrollo de fines productivos, políticos, sociales y personales.*”⁵

GESTIÓN: la gestión no se refiere a la jerarquía organizativa de una administración clásica, sino a “*la capacidad de promover la innovación sistemática del saber y, al mismo tiempo, de sacarle el máximo rendimiento en su aplicación a la producción.*”⁶

¹ WEBER, Max y WEBER, Max. En: Economía y Sociedad: Esbozo De Sociología Comprensiva.

² Ibid. pag. 16

³ Real Academia de la Lengua Española; Infraestructura: Definición.

⁴ PMI Bogotá, Colombia Chapter, Análisis del sector de infraestructura en Colombia

⁵ SÁNCHEZ, Ricardo. Desarrollo De Infraestructura y Crecimiento Económico: Revisión Conceptual. United Nations Publications, 2004.

⁶ Brugué y Subirats (1996: 12).

GESTIÓN PÚBLICA: hace referencia a la dinámica operacional que encontramos en instituciones que por medio del trabajo son orientados sus funcionarios hacia el logro de resultados. *“La Gestión Pública pone el acento en la dimensión operacional de los servicios públicos, mirándola a partir de los resultados, más bien que de las reglas.”*⁷

GERENCIA: la gerencia incluye procesos técnicos de diagnóstico, planeación, programación y diseño e incorpora procesos relacionales y políticos de diálogo, movilización de apoyo, deliberación, generación de consensos y toma de decisiones.⁸

GERENCIA PÚBLICA: la gerencia pública propone asegurar que las políticas y programas públicos respondan de manera valiosa, pertinente, eficaz y eficiente a problemas importantes de la ciudadanía, promoviendo así el logro del desarrollo de manera equitativa y sostenible.⁹

LA NUEVA GERENCIA PUBLICA: busca mejorar la capacidad de administrar de los gestores públicos y mejorar la productividad y la eficiencia del gobierno. propone separar el diseño de políticas públicas de su implementación, reemplazar la burocracia y autoridad tradicional del gobierno por competencia e incentivos impulsados por el mercado, lograr metas y resultados transparentes, y por último dar la suficiente flexibilidad a los administradores del gobierno para determinar cómo alcanzar estas metas.¹⁰

EFICACIA: se refiere al grado de cumplimiento de los objetivos programados en el tiempo establecido, sin tener en cuenta el uso de recursos.

EFICIENCIA: se puede entender como el grado en que se cumplen los objetivos de una iniciativa al menor costo posible. El no cumplir cabalmente los objetivos y/o el desperdicio de recursos o insumos hacen que la iniciativa resulte ineficiente (o menos eficiente). Por lo tanto, para ser eficiente, una iniciativa tiene que ser eficaz.¹¹

⁷ Orella, P (2004)

⁸ Oyarce, Hector. Gerencia Publica. CEPAL.

⁹ Ibid. Pag. 15

¹⁰ Ibid. Pag. 20

¹¹ MOKATE, Karen Marie. En: EFICACIA, EFICIENCIA, EQUIDAD y SOSTENIBILIDAD: ¿ QUÉ QUEREMOS DECIR?. Pag. 1

RESUMEN

Bogotá es una de las ciudades más importantes de América Latina y la generadora de buena parte del Producto Interno Bruto (PIB) del país, sin embargo, presenta problemas muy importantes en temas referentes a infraestructura y una fuerte polarización política.

Si bien los alcaldes en tiempo de campañas electorales prometen solucionar la gran parte de estos problemas, no lo consiguen y no se ven avances importantes para la ciudadanía en general, por lo cual en el presente trabajo se realiza un análisis de la gestión de las administraciones distritales en temas referentes a la infraestructura Hospitalaria, Educativa, Vial y de Transporte Público con el fin de brindar herramientas de discusión y debate.

PALABRAS CLAVE: INFRAESTRUCTURA, BOGOTÁ, ADMINISTRACIONES DISTRITALES, PLAN DE DESARROLLO, INVERSIÓN, EJECUCIÓN, GESTIÓN, ALCALDES.

INTRODUCCIÓN

La ciudad de Bogotá es reconocida en la región por su gran flujo de turismo y negocios y a su vez por contar con una infraestructura aeroportuaria moderna permite ser la puerta de entrada y conexión de América Latina y Sudamérica, acogiendo también la mayoría de las grandes empresas nacionales y representando así la región del país que más aporta al PIB.

A pesar de esto, la ciudad presenta importantes problemas en temas de infraestructura hospitalaria, educativa, vial y de transporte público que afectan en gran medida el desarrollo y la competitividad de la nación, esto como resultado de políticas a corto plazo, la búsqueda de disminución de costos, la polarización política y la corrupción presente en los entes gubernamentales que provocan retrasos, sobrecostos y en el peor de los casos, la no realización de las obras.

De tal manera que en el presente trabajo la primera parte estará destinada a describir los aspectos generales que caracterizan los tipos de infraestructura ya mencionados en la ciudad de Bogotá. A partir de ello la segunda parte del trabajo se destinará para el estudio de los planes de desarrollo presentadas por las alcaldías en el periodo de 1995 a 2015 identificando las propuestas relacionadas con los tipos de infraestructura objeto de estudio.

Por último se contrastarán las propuestas presentadas en los planes de desarrollo con la ejecución unitaria o física y la presupuestal con el fin de medir el porcentaje de cumplimiento de cada una de las metas o programas, de esa forma se realizará un comparativo entre las cuatro administraciones en las que se pudo realizar el análisis físico y poder determinar las administraciones que realizaron una mejor labor en estos temas.

1. MARCO REFERENCIAL

1.1 MARCO TEÓRICO

Es necesario hablar principalmente del padre de la administración pública quien da a conocer sus investigaciones en 1834, Charles Jean Baptiste Bonnin define a la administración pública como una ciencia, arte e institución.

“La ciencia administrativa, pues debe ser considerada como el conocimiento de los principios de las relaciones sociales, es decir, el análisis de las propiedades y fenómenos de estas relaciones, así como la aplicación a las personas y cosas de las reglas mismas que encaminan dichas relaciones al interés común. Según esta definición, tomada de la naturaleza misma de las cosas, la ciencia administrativa, como teoría, demuestra el juego de la acción social, y como aplicación es el arte de poner aquella acción en práctica, la administración por consiguiente es ciencia y arte: ciencia para poner en clara la teoría de las relaciones sociales, y arte cuando tiene por objeto la práctica de esta teoría para la aplicación de las leyes”¹²

La revolución francesa es la sucesora de la administración pública, Baptiste se encuentra con un caos que lo lleva a la creación de un código administrativo donde logra convertir este en una ley de derecho para todos, también elabora un marco jurídico y administrativo para proteger al ciudadano, en el cual sus principios fundamentales es unidad y jerarquía.

Cuando se habla de unidad¹³, se dice que administrar es obra de uno solo, la autoridad administrativa debe ser confiada a uno solo para cada unidad territorial respecto a su gestión de asuntos públicos. El principio de jerarquía¹⁴ contempla delegar el poder teniendo en cuenta primero al ministro de interior quien enlaza al gobierno y la administración, luego el prefecto, quien se encargará de hacer que se cumpla las leyes en su territorio correspondiente y luego encontramos al alcalde, quien aplica la ley en su distrito.

Para Baptiste¹⁵, las relaciones civiles dan paso a la administración, ya que esta permite dar un orden a la sociedad por medio de la aplicación de leyes y origen junto a las necesidades sociales para que los seres humanos vivan en comunidad.

¹² BONNIN, Charles-Jean. Principios De Administración Pública. Fondo de Cultura Económica, 2004. op.cit, pag.380

¹³ Ibid. Pag. 381

¹⁴ Ibid. Pag. 381

¹⁵ Ibid. Pag. 381

Ya en el Siglo XX se habla de la burocracia¹⁶, la cual se relaciona directamente con el Estado, según Max Weber quien es el primero en elaborar una teoría sobre este término, la define como “el instrumento racional por excelencia”¹⁷ ya que es la forma de autoridad legal y racional más evolucionada.

“La burocracia es una forma de organización humana que se basa en la racionalidad, en la adecuación de los medios a los objetivos pretendidos con el fin de garantizar la máxima eficiencia en la búsqueda de esos objetivos”¹⁸

Se busca en la burocracia un buen manejo tanto en las empresas, como en el estado, ya que se comprende la acción directa del funcionario para satisfacer las necesidades de los ciudadanos y se tiene en cuenta el número de características y problemas de la sociedad y las empresas.

Por otra parte, el colombiano Florentino Gonzales en 1840 realiza la publicación de “Elementos de la ciencia administrativa”¹⁹, uno de los primeros autores en hablar de la administración pública en lengua española. El autor define de una forma diferente a la de Baptiste a la administración pública, la define como: “*la ciencia administrativa es el conjunto de los principios, en virtud de los cuales debe arreglarse la acción de las autoridades a quienes se encargue el manejo de los intereses y negocios sociales, que tenga el carácter de públicos*”²⁰, los dos autores hablan de los intereses y los negocios sociales, pero el Colombiano se fundamenta en lo político, donde aprecia el carácter de públicos diferenciado del carácter privado, diciendo que “*los intereses y negocios que tienen tal carácter son aquellos que afectan al individuo considerado en el predicamento de miembro de la sociedad política, y relacionados son los demás individuos que forman esta sociedad. Llamamos intereses y negocios individuales y privados aquellos que puede cuidar el individuo solo guiado por su propia utilidad y por los principios de la moral deducidos de esta misma utilidad*”²¹

La oportunidad y la eficacia deben ser el fin o resultado de los negocios e intereses sociales según Florentino Gonzalez²² la acción que cada uno ejerciese inmediatamente sobre estos intereses traería confusión y desorden, riñas y desavenencias, que no producirían su buen manejo. Lo cual implica que los negocios y aquellos intereses sean manejados por los que sirven de centro de unión a la comunidad, y que, reuniendo en si las pretensiones encontradas,

¹⁶ BONNIN, Charles-Jean. Principios De Administración Pública. Fondo de Cultura Economica, 2004.

WEBER, Max y WEBER, Max. En: Economía y Sociedad: Esbozo De Sociología Comprensiva.

¹⁷ Ibid. pag. 32

¹⁸ Ibid. pag. 32

¹⁹ GONZÁLEZ, Florentino. Elementos de ciencia administrativa.

²⁰ Ibid. pag. 48

²¹ Ibid. pag. 48

²² Ibid. pag 111

“adoptan el mejor partido y obran con eficiencia y prontitud”²³. Teniendo en cuenta las teorías de Baptiste y Gonzalez se deduce que estas pueden que sean sinónimos en su aplicación de leyes.

A mediados de 1960, Jacques Chevallier y Daniele Loschak señalan a la administración pública como un “campo de estudio autónomo y de pleno derecho”²⁴, y teniendo en cuenta lo que el padre de esta rama dice, estos dos autores buscan más a fondo del carácter científico, por medio de sus investigaciones.

*“La ciencia administrativa aparece en esta perspectiva como una ciencia social todavía en gestión, cuyo objeto no es una realidad ya existente, lista para ser estudiada, sino que pide ser reconstruida a la luz de una problemática teórica específica, y que, para responder a los criterios de la cientificidad, debe al mismo tiempo superar un cierto número de obstáculos epistemológicos y forjar los instrumentos de análisis adecuados”*²⁵

Por otra parte, para Chevallier²⁶, la administración pública es “un instrumento de dominación cuya acción tiende a perpetuar las relaciones dominación/explotación”, esto quiere decir que, para el autor, es mantener un buen orden estatal y social, donde de alguna u otra forma se pueda defender y mantener un estatus organizacional del estado y de todo lo que conforma a este por medio de leyes y políticas.

Al otro lado del Atlántico, en la corriente Norte Americana encontramos gran variedad de autores que hablan sobre la administración pública y el objeto esencial de está, entre ellos encontramos a Woodrow Wilson²⁷ quien es el primero de hablar de está en EE.UU, considera a la administración pública como arte y que podría convertirse en ciencia, reconoce que las actividades administrativas del estado no eran objeto de estudio. “la administración pública es el gobierno en acción”²⁸.

Para Woodrow Wilson²⁹ la evolución de la administración pública se caracteriza por tres periodos de crecimiento como lo es: el gobierno y administración absoluta, gobierno y administración popular, y por último el gobierno y la administración conforme a la administración. También, el autor aporta que para hacer un estudio sobre la administración pública, es necesario diferenciar entre política y

²³ Ibid. pag 111

²⁴ CHEVALLIER, Jacques y LOSCHAK, Daniele. La science administrative. La ciencia administrativa/. En: Sección De Obras De Administración Pública. CHEVALLIER, Jacques y LOSCHAK, Daniele. La science administrative. La ciencia administrativa/. En: Sección De Obras De Administración Pública. pag. 31

²⁵ Ibid. pag. 31

²⁶ Ibid. pag. 31

²⁷ Ibid. Pag. 31

²⁸ WILSON, Woodrow. El Estudio De La Administración. México, Fondo de Cultura Económica (Nuevas Lecturas de Política y Gobierno), 1999.

²⁹ Ibid. pag. 24

administración, entre derecho constitucional y los actos administrativos. Se puede encontrar varias argumentaciones por Woodrow que crean un campo y objeto de estudio que debe tener la administración pública en gobiernos democráticos.

El pensamiento administrativo de Norte América queda circunscrito al principio aludido por Woodrow Wilson “la administración en los Estados Unidos debe ser, en todos los puntos sensible a la opinión pública”³⁰, ya que la soberanía en los gobiernos democráticos recae en la ciudadanía que integra a la sociedad.

Por otro lado tenemos a Waldo Dwight³¹ que en Norte América es un personaje importante, por ser el padre de esta disciplina en la época moderna. Teniendo en cuenta su tesis, trata de recopilar el estado de la disciplina y que se ha hecho hasta ahora donde resalta el enfoque ortodoxo y que enfoque filosófico se ha dado a la administración pública y hacia dónde va este estudio.

El autor afirma que no hay una separación entre política y administración como ya lo han dicho varios autores, por otra parte, para Waldo³² no hay que definir tampoco a los administradores públicos como expertos y tampoco se debe lograr entender el rol de estos, al contrario, lo que se debe hacer es encontrar la forma de hallar personajes que sean capaces y tengan conocimientos de administración pública, que haya una democracia eficiente y que requiera de buenos administradores públicos que a partir de su interés contribuyan a alcanzar los fines que el gobierno se propone.

*“Si nos concentramos solo en estudiar funciones muy específicas no vamos a generar progreso en el estudio de la administración pública”*³³ ya que los estudios científicos de estas funciones no son eficientes, esta es una de las críticas con las que Waldo no resulta conforme con aquellos que critican al estudio científico de la Administración Pública ya que no se puede llegar a principios universales por los que se rija la administración.

Dwight³⁴ da un nuevo enfoque basado en la filosofía de la administración, donde da a conocer el rol del administrador, donde dice que no es necesario que sean expertos si no que entiendan cuál es su rol en la democracia de un país y como va contribuir con lo que sabe y en lo que se ha preparado, teniendo por un lado en cuenta la buena vida y de cómo estos personajes van a usar este cargo para el desarrollo de un país.

³⁰ Ibid. pag. 24

³¹ Ibid. Pag. 24

³² WALDO, Dwight. Estudio de la administración pública.

³³ Ibid. pag. 19

³⁴ Ibid. pag. 19

Hoy en día, el Estado asume un número importante de tareas, de tal modo que las organizaciones administrativas operan en base a las normas, leyes, criterios y otras metodologías a partir de un marco jurídico administrativo del sector público.

Es necesario formarse como administrador público para poder realizar bien y de manera transparente las tareas propuestas por el Estado y satisfacer adecuadamente a la población, para esto, se necesita una buena formación de los funcionarios y preferiblemente en establecimientos educativos públicos.

Para que una entidad pública cumpla con su objetivo es necesario centralizar como gobierno y descentralizar de manera administrativa, ya que son dos espacios diferentes, por lo cual se debe dar más autonomía que soberanía, ya que así se generará más desarrollo.

En el mismo sentido no se deben pervertir las organizaciones, si no se desea fracasar como administrador público, para Omar Guerrero³⁵ no puede gestionar una empresa privada como una institución pública ni una institución pública como una privada, así no funcionará ya que hablamos de dos administraciones totalmente diferentes ya que la privada enfocada en la utilidad de una empresa y la otra en el bienestar de la población.

El autor hace una recopilación de datos e información y se encuentra el termino de Gerencia, el cual hace parte del sector privado y tiene sus inicios a finales de la segunda guerra mundial, luego de un tiempo, a consecuencia del desarrollo experimentado de la gerencia en las empresas, esta influye en el sector público, dando así a la Gerencia Publica o también llamada Gestión Pública.

Omar Guerrero³⁶ da a conocer que desde los 90's, cuando aún no indican funciones ejecutivas, el termino gestión paso a ser utilizado para definir el campo de la administración y de la gerencia, otra vez para compensar los desgastes terminológicos; pero no para agregar un cambio de concepto

La Gestión Pública se refiere a la dinámica operacional de aquellas instituciones que conlleva a sus funcionarios por medio de aquel trabajo que realizan hacia el logro de resultados, esta disciplina se centra en el manejo de los procesos, por otra parte en la responsabilidad de los administradores, en los resultados que se dan y también en el medio ambiente, mientras que la Administración Pública que es aquella la inversa de la Gestión Pública *“pone el énfasis en funcionamiento de las organizaciones públicas y en la ejecución de las políticas y muy especialmente los resultados”*.³⁷

³⁵ Ibid. Pag. 19

³⁶ Motta, P. R. (1993: 14).

³⁷ Orellana, P. (2004)

Barry Bozeman³⁸ encuentra dos enfoques en la Gestión Pública, el primero proviene de la orientación de la escuela de políticas públicas y el segundo estaba influido por las ideas de la escuela de comercio y los avances ocurridos en la administración pública; los dos anteriores tienen en común *“La preocupación por algo más que la administración interna de las dependencias, respeto a la función de la política en la administración, una orientación prescriptiva e interés por mejorar la eficiencia administrativa y el aprecio del aprendizaje por experiencia, como se refleja en el empleo del estudio de casos al enseñar la gestión pública”*³⁹. El autor da una definición más general de lo "público" en la gestión pública, que incluye las organizaciones no lucrativas, los aspectos públicos de las empresas privadas y las organizaciones híbridas y atención a las teorías, la teoría prescriptiva y la prescripción.

La teoría de la Gestión Pública de James L. Perry, da perspectivas prácticas del cómo debe ser esta, donde dice como se deben comportar los administradores públicos y lo que implica un buen manejo o un buen conocimiento en sus prácticas, mientras que por medio de la Gerencia Pública los administradores públicos pueden conocer el contexto de eficacia y tendrán capacidad de pensar y reconocer como deben actuar *“a la luz de los valores que luchan por expresarse en una situación determinada”*⁴⁰, lo que conlleva a concluir de que la Gestión y la Gerencia Pública como ya varios autores lo han dicho, se asocian y se complementan.

En relación, la OCDE (Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico) *“es un foro único en donde los gobiernos de 30 economías democráticas trabajan conjuntamente para enfrentar los desafíos económicos y sociales de la globalización y al mismo tiempo aprovechar sus oportunidades”*⁴¹. La gestión pública ha sido objeto de constantes cambios, pero los desarrollos en los países de la OCDE⁴² durante las tres últimas décadas han respondido, particularmente, a los cambios en las expectativas de los “ciudadanos” y de los “políticos” en relación con el alcance de las actividades gubernamentales y a la manera en que opera el gobierno, por tal motivo es necesario que los países que desean participar en este “Club” deban trabajar en su Gestión Pública, con objetivo de modificar estrategias de cambio para llegar al objetivo general que es permanecer a la OCDE a través de un mejor bienestar de los ciudadanos, la cual trae un gran número de beneficios y ayuda en la parte económica.

³⁸ Ibid. Pag. 14

³⁹ BOZEMAN, Barry Ramírez Zozaya y ANDRADE, Juan Miguel Covián. Todas Las Organizaciones Son Públicas, tendiendo Un Puente Entre Las Teorías Corporativas Privadas y Públicas. 1998.

⁴⁰ Ibid. pag 30

⁴¹ Ibid. Pag. 30

⁴² DE LA FUENTE, A. y DA ROCHA, JM. Capital humano y crecimiento: un panorama de la evidencia empírica y algunos resultados para la OCDE. En: Moneda y Crédito. vol. 203, p. 43-84

Por consiguiente, la disciplina de la Gerencia Pública es una fuente para asegurar que la provisión de servicios y el sistema regulatorio sean eficientes y por otra parte eficaces, también, esta constituye todo respecto a la política pública y la gerencia.

“La expresión gerencia tuvo su origen en el área privada para significar una función subordinada a aquellos que se encuentran en los consejos superiores. Gerentes o ejecutivos eran las personas encargadas de ejecutar las ordenes de los directores, propietarios o miembros de los consejos de administración de las empresas”.⁴³

En relación con lo anterior, la Gerencia Publica es una visión privada de lo público proveniente de la economía clásica y neoclásica, Omar Guerrero⁴⁴ tiene una visión sobre la Nueva Gerencia Pública la cual se aleja de la antigua idea del manejo como un elemento definido de la Administración Pública, pero destaca que la Gerencia Pública y la Administración son totalmente diferentes. La Nueva Gerencia Pública de Guerrero constituye una visión privada de lo público, y su origen viene del pensamiento neoclásico, y de aquí se ve resaltado claramente “lo privado, el individualismo y la rentabilidad.”

“Aquellos que pueden cuidar el individuo solo guiado por su propia utilidad y por los principios de lo moral deducidos de esta misma utilidad”⁴⁵

Se dice que la Nueva Gerencia Pública para Guerrero⁴⁶ se consideró luego de su nacimiento y sus nociones como un punto de quiebre en la gerencia del sector público, pero a pesar de esto, se considera aún a la Gerencia Pública como una necesidad, en el cual el sector público está en deber de demostrar que puede ser tan eficiente y eficaz como el sector privado y para esto se ve la necesidad de que por medio de esta se formen y capaciten ejecutivos para el sector público, así como lo han dicho ya varios autores anteriormente, viendo la necesidad de usar su propia naturaleza para un cargo público.

El desarrollo del concepto de gerencia publica han aparecido por las escuelas de políticas públicas y las escuelas de administración de negocios orientados a la Gerencia Publica, por ende y para concluir, en los últimos años se ha discutido sobre lo que sucedió con la Administración Pública y el origen de la Gerencia Publica y el cómo se ha pasado de una a otra hasta llegar a la Nueva Gerencia Pública.

⁴³ Motta, P. R. (1993:13)

⁴⁴ GUERRERO, Omar. La nueva gerencia pública. En: México: Fontamara.

⁴⁵ OMAR, Guerrero Orozco. La administración pública del estado capitalista. pag 39

⁴⁶ Ibid. pag. 39

1.2 MARCO LEGAL O NORMATIVO

La planeación y la ejecución de obras en Colombia están regidas por la elección popular de dirigentes, los cuales tienen 3 fases para el planteamiento y la entrega de los resultados a la ciudadanía que son:

- Conformación de un Plan o Programa de Gobierno.
- Elaboración y Entrega de un Plan de Desarrollo.
- Rendición de Cuentas.

1.2.1 Plan o Programa de Gobierno. Si bien la conformación de un programa de gobierno no está regido por una ley o decreto que dictamine su base y forma, está debe ser radicada por los candidatos en la Registraduría Nacional del Estado Civil en el momento de su inscripción, que debe cumplir con los lineamientos establecidos en la cartilla de Orientaciones para construir y elegir el programa de gobierno de las Guías para la gestión pública territorial, el cual debe:

- Considerar enfoques diferenciales según las divisiones territoriales (municipios, veredas, barrios) y los grupos poblacionales (niños, adolescentes, desplazados, mujeres, personas en condiciones de discapacidad, grupos étnicos y otros).
- Basarse en la garantía de derechos y en el interés general.
- Contener iniciativas que apunten a solucionar problemas y aprovechar e impulsar las potencialidades que promuevan el desarrollo sostenible del territorio.
- Plantear compromisos de sujeción a la ley en el manejo de los recursos y la contratación.
- Incluir proyectos estratégicos para garantizar:
 - La provisión de bienes y servicios públicos a su cargo.
 - El mejoramiento del bienestar de la población en condiciones de equidad.
- Comprometerse a realizar una gestión pública transparente, visible y de diálogo permanente con la sociedad civil.

Y se les recomienda a los candidatos incluir:

- Presentación general del candidato (hoja de vida).
- Análisis general de la situación del municipio en las dimensiones institucional, social, económica, cultural, ambiental y de la población, con particular atención

en la situación de niños, niñas, adolescentes, mujeres, grupos étnicos y población vulnerable, en especial las personas en condiciones de discapacidad, de desplazamiento o en pobreza extrema.

- Visión concertada con la ciudadanía frente al desarrollo del municipio, distrito o departamento.
- Presentación de la plataforma programática.
- Propuestas y programas bandera por implementar.⁴⁷

Y es así como la ciudadanía elige por medio del voto programático⁴⁸, es decir, que el ciudadano vota por una persona y su programa de gobierno, de tal manera que lo compromete a cumplir sus promesas y en caso de que no cumplir se puede ver interrumpido su mandato a través de un proceso de revocatoria.

1.2.2 Plan de Desarrollo Distrital. Los planes de Desarrollo en Colombia están regidos por la Constitución Política de Colombia de 1991 en el Título XII, Capítulo 2, Artículo 339 que establece:

“Las entidades territoriales elaborarán y adoptarán de manera concertada entre ellas y el gobierno nacional, planes de desarrollo, con el objeto de asegurar el uso eficiente de sus recursos y el desempeño adecuado de las funciones que les hayan sido asignadas por la Constitución y la ley. Los planes de las entidades territoriales estarán conformados por una parte estratégica y un plan de inversiones de mediano y corto plazo.”⁴⁹

Y reglamentada en la Ley 152 de 1994, conocida como la Ley Orgánica del Plan de Desarrollo, que tiene como propósito *“establecer los procedimientos y mecanismos para la elaboración, aprobación, ejecución, seguimiento, evaluación y control de los planes de desarrollo”⁵⁰*.

Para el caso de Bogotá aplican los capítulos de entidades territoriales, donde dicha planeación debe ser acorde con el Plan Nacional de Desarrollo, debe incluir las promesas propuestas en campaña y que fueron estipuladas en el Programa de Gobierno.

Debe elaborarse en este caso por la Secretaria Distrital de Planeación y debe ser presentado al Consejo en un lapso de 6 meses después de la posesión del alcalde para su revisión y discusión.

⁴⁷ DNP, Orientaciones para Construir y elegir el programa de gobierno 2011, Unidad 2 Elementos para la formulación de programa de gobierno, página 22, recuperado en: <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Desarrollo%20Territorial/Gu%C3%ADa%20orientaciones%20programa%20de%20gobierno.pdf>

⁴⁸ Ibid. pag. 22

⁴⁹ Ibid. pag. 22

⁵⁰ Ibid. pag. 22

1.2.3 Rendición de Cuentas. Por último, los alcaldes y sus respectivas secretarías anualmente deben presentar un informe del avance del cumplimiento de su Plan de Desarrollo asociado al planeamiento presentado al inicio del mandato, y que es estipulado en el Artículo 42 de la Ley Orgánica del Plan de Desarrollo.

1.3 ESTADO DEL ARTE

América Latina se ha caracterizado por su crecimiento bajo y volátil históricamente, pero los últimos años han registrado una mejora en varios indicadores, entre los que sobresalen el nivel de actividad y la tasa de inversión, sin embargo, esta recuperación está aún muy lejos del crecimiento deseado y el crecimiento que debería tener.

Juan Pablo Jiménez y Andrea Podesta⁵¹ en su documento “Inversión, incentivos fiscales y gastos tributarios en América Latina” donde examinan primero que todo la evolución de la inversión en Latinoamérica en los últimos años y por otra parte la política fiscal y su impacto. Los autores también tienen en cuenta en este documento los incentivos fiscales e impositivos como los gastos tributarios donde esto conlleva a un análisis de los desafíos y retos futuros para Latinoamérica, teniendo en cuenta la estructura de la investigación este documento que se encuentra en la Organización de las Naciones Unidas⁵² puede ser de gran ayuda para la realización de este trabajo, ya que en esta investigación se tiene como base a América Latina, donde se dice que todas las economías de esta región han pasado por los mismos acontecimientos históricos y que existe cierta relación en el crecimiento de algunos factores.

Adicionalmente dicho estudio cuenta con análisis de periodos 1950-2008 sobre la inversión fija, PIB, ingresos de inversión, infraestructura y otros en base a datos de la CEPAL, lo cual nos permite tomarlo como base debido a la confiabilidad de las fuentes y de los datos.

Por otra parte, para llevar a cabo el análisis de la inversión en infraestructura en la ciudad de Bogotá frente a los planes de desarrollo y las obras ejecutadas, es necesario tener en cuenta consultas, trabajos realizados y otras investigaciones que tengan relación con la investigación y el objetivo propuesto en este estudio, por lo cual tendremos algunos referentes como:

⁵¹ GARZÓN SANTANDER, Edgar Mauricio. Análisis de la calidad de vida en Bogotá, una mirada integral bajo el papel de los planes de desarrollo y el presupuesto durante los periodos 1997-2007.

⁵² Ibid. Pag. 10

- Edgar Mauricio Garzón Santander (2009), de la pontificia universidad Javeriana en su trabajo de grado “análisis de la calidad de vida en Bogotá, una mirada integral bajo el papel de los planes de desarrollo y el presupuesto durante los periodos 1997 – 2007”⁵³, realiza un recorrido sobre la investigación y el análisis de los efectos que trajo consigo a la Ciudad de Bogotá y a sus habitantes tres alcaldías como lo fue la de Enrique Peñalosa, la segunda de Antanas Mockus y la alcaldía de Luis Garzón. Este análisis tiene en cuenta los planes de desarrollo establecidos y ejecutados durante un periodo de 10 años en la ciudad de Bogotá.

Esta recopilación de información sobre aquellas alcaldías tiene como objetivo dar a conocer como se tiene una visión en los planes de desarrollo y como son modificados en su ejecución teniendo en cuenta la inversión y el gasto de estos, por otra parte, se contempla una vista previa sobre qué efectos dejaron estos en la calidad de vida de los habitantes de Bogotá.

Adicionalmente dicho trabajo toma como referencia calidad de vida donde se tiene en cuenta un análisis de los planes de desarrollo y su incidencia junto a la relación con el gasto público de inversión propuesto por los mismos planes, para realizar posteriormente un análisis sobre la implementación de las políticas públicas basadas en las necesidades de la sociedad.

Por último, el autor realiza análisis sobre los cambios en la calidad de vida en Bogotá desde la alcaldía de Mockus en 1997 hasta la de Luis Eduardo Garzón en el 2007.

En relación con lo anterior, dicha investigación tiene en cuenta las encuestas de la calidad de vida durante y después del periodo de las alcaldías establecidas, por otra parte se analizan los planes de desarrollo de estos junto a su inversión y los antecedentes sobre el tema, ya que lo que se deseaba en dicho trabajo era determinar y relacionar los planes de desarrollo junto al gasto público y su incidencia en la calidad de vida y los cambios que hubieron para tener un entendimiento sobre este tema que es de gran interés.

En conclusión, se puede ver que la calidad de vida es una condición del hombre, sobre su situación y la manera como este se relaciona con su entorno y como se introduce a la vida cotidiana ⁵⁴. Por otra parte, se demuestra que las encuestas de calidad de vida en Colombia son muy simples y básicas a comparación de las de otros países donde se preocupan por la felicidad de sus habitantes.

⁵³ Ibid. pag. 14.

⁵⁴ GARZÓN SANTANDER, Edgar Mauricio. Análisis de la calidad de vida en Bogotá, una mirada integral bajo el papel de los planes de desarrollo y el presupuesto durante los periodos 1997-2007. Pag. 6

Adicionalmente se tiene en cuenta que si se toma en cuenta el progreso de Bogotá por localidades se puede notar una priorización hacia algunas de ellas, donde la inversión es más alta que en otras con algunos problemas más graves generando así desigualdad y diferencias en la calidad de vida.

- Felipe Alberto Morales Sánchez⁵⁵ de la Universidad Nacional de Colombia en su tesis “Espacio público en Bogotá: La gestión de su infraestructura” es necesario interrogarse tomando el deber del estado y el desarrollo en Bogotá ¿Cómo ha sido la evolución de la ciudad normativamente, institucional y territorialmente?

Esta tesis tiene como fin investigar la gestión del espacio público teniendo en cuenta un periodo desde 1986 hasta el 2007, la cual contiene aparte del estudio de la evolución normativa, la adaptación institucional y los resultados de las ejecuciones de aquellos mandatos durante este periodo determinado. El objetivo principal de este trabajo es analizar la gestión del espacio público en Bogotá donde se tiene en cuenta la planeación e implementación urbana en el periodo de 1986 al 2007.

Como conclusión, el autor destaca que “la gestión del espacio público se ha caracterizado por una evolución fragmentada y desarticulada”⁵⁶, teniendo en cuenta desde el momento que el voto popular es la prioridad, se generaron un numero de reformas urbanas las cuales tienen luego cambios estructurales, los cuales convergen a un bienestar colectivo e interés general. De alguna u otra forma Felipe Morales Sánchez destaca que Peñalosa y Mockus tienen grandes contribuciones en la gestión del espacio público.

- Julio D. Davila y Alan Gilbert⁵⁷, en su artículo los alcaldes mayores y la gestión de Bogotá, 1961-2000, se muestra en este documento una visión clara de cómo los habitantes antes de usar el voto popular dependían de una elección de alcalde donde esperaban que estos los tuvieran en cuenta en sus programas y como luego al pasar el tiempo ellos los podían escoger mediante su voto de acuerdo a su beneficio⁵⁸, por otra parte mediante relatos se habla de cómo eran las funciones de los alcaldes antes y después del voto popular en los temas de presupuesto y la transformación de la ciudad.

Se concluye en este artículo tres cosas importantes:

⁵⁵ Ibid. Pag. 16

⁵⁶ MORALES SÁNCHEZ, Felipe Alberto. En: Espacio Público En Bogotá: La Gestión De Su Infraestructura 1986-2007.

⁵⁷ DÁVILA, Julio y GILBERT, Alan. Los alcaldes Mayores y la gestión de Bogotá, 1961–2000. En: Territorios: Revista De Estudios Regionales y Urbanos. vol. 5, p. 14-34

⁵⁸ Ibid. pag. 15

- La primera, afirma que teniendo en cuenta la historia, Bogotá ha aumentado con el tiempo un gran número de población migrante y que requieren recursos del gobierno nacional.
- En segundo lugar⁵⁹ se contempla la idea de que el crecimiento demográfico de la ciudad se debe al impacto que trae la capacidad de traer población y generar empleos, además de la de generar crecimiento económico y social que se debe a la inversión pública que se ha generado durante el periodo que se analizó.
- Por último, se habla de las ventajas de vivir en Bogotá⁶⁰, donde encontramos una gran población económicamente activa, grandes inversiones en momentos clave de desarrollo de la ciudad como lo dicen los autores y por otra parte se entiende que hasta los años 80's igual que en muchas otras ciudades capitales de Latinoamérica encontramos una tradición de planeación urbana.

Con lo anterior, Julio Davila⁶¹ analiza a Bogotá como una ciudad que ha tenido grandes desafíos, los cuales ha tenido que enfrentar y que en su mayoría ha logrado superar con éxito, adicionalmente hace un llamado a las alcaldías posteriores al 2000 a que deben preparar a la ciudad para los desafíos que vienen para un futuro, lo cual abarca todo lo que tiene que ver con infraestructura, servicios, finanzas públicas, inversiones y otros los cuales pueden mejorar o no dependiendo de la gestión que realicen en estos temas.

⁵⁹ Ibid. pag 15

⁶⁰ Ibid. pag. 16

⁶¹ Ibid. pag. 19

2. GENERALIDADES Y PARTICULARIDADES DE LA INFRAESTRUCTURA DE BOGOTÁ

En este capítulo se define infraestructura, por ser la base de estudio, y a partir de su clasificación se podrá hacer un enfoque en las más relevantes para ser estudiadas un poco más a fondo. Se encuentra la estructura económica⁶² que es la forma en una sociedad cualquiera se organiza para producir bienes de consumo para satisfacer sus necesidades, mientras que por otra parte se encuentra la infraestructura que se reconoce como un soporte físico sobre el que se encuentra o se restablece la economía y desarrollo de un país; por otra parte, es posible definir también infraestructura al conjunto de estructuras que vienen principalmente de la ingeniería e instalaciones, la cual tiene una larga vida útil y mediante esta se produce la prestación de servicios de producción social y personal.

Puede haber una relación entre la infraestructura y la prestación de servicios, y bien como se definió anteriormente, esto produce un impacto sobre el crecimiento y el desarrollo tanto de una ciudad como de un país, de hecho, se puede asumir que la provisión de servicios de infraestructura no existe sin su complemento. Ricardo Sánchez y Patricio Rosas⁶³ bien dicen “la infraestructura no cumple una función sola”, es decir, sin dar esta un servicio no tendría un papel, puesto que las infraestructuras son un soporte físico que debe ser modificada para satisfacer una necesidad.

La infraestructura habitualmente se clasifica en grupos teniendo en cuenta sus servicios y objetivos, como es desarrollo económico, desarrollo social, protección del medio ambiente en parques y reservas naturales, el acceso a la información donde se encuentra las redes de cableado para instalaciones de tv e internet, también los sistemas de educación a distancia, entre otras. En el presente estudio se tendrán en cuenta 4 infraestructuras de los grupos mencionados, para llevar a un adecuado análisis, ende a esto se clasifican como infraestructura hospitalaria, infraestructura educativa e infraestructura vial y el transporte público, las cuales en

⁶² PMI Bogotá, Colombia Chapter, Análisis del sector de infraestructura en Colombia

⁶³ SÁNCHEZ, Ricardo. Desarrollo De Infraestructura y Crecimiento Económico: Revisión Conceptual. United Nations Publications, 2004.

el presente capítulo serán estudiadas por medio de su normatividad e importancia en Bogotá.

2.1 RENDIMIENTOS

La inversión en infraestructura es de gran importancia para el crecimiento económico de un país y el fortalecimiento de su productividad, donde hoy en día lo se conoce como globalización junto al crecimiento urbano y poblacional son motores que impulsan a la renovación e innovación de infraestructura como tal. Al impulsar este sector, conllevaríamos a tener grandes cambios tanto en la economía como en el crecimiento urbano y sostenible, donde la calidad de vida de una población se beneficiaría tanto que el desarrollo crecería de igual forma como su inversión en nuestro criterio.

De otro lado, aparte de ser importante para el crecimiento como ya se dijo anteriormente, también provee servicios directos y desarrollo de otras actividades para disminuir los costos de producción, aumentar la productividad, acceso a nuevos mercados y principalmente el mejoramiento de la calidad de vida.

2.1.1 El papel de la infraestructura en el desarrollo. Al hacer una inversión en infraestructura se está llevando a cabo un desarrollo no solo social si no también económico en el lugar donde se ejecute, mejorando la productividad y el bienestar de la población, Aschauer⁶⁴ realizó las primeras mediciones de “impacto a nivel nacional de la inversión en obras y mejoras de infraestructura sobre el producto interno”, utilizando funciones de producción en Estados Unidos para el período 1945-1985, donde encuentra un aumento en el desarrollo.

La realización de una estructura y la prestación de un buen servicio es una condición necesaria para el crecimiento económico y social, por ejemplo, es de vital importancia para la eficiencia de flujo de mercancías donde el mejoramiento de infraestructura de transporte y el tiempo recorrido de un lugar a otro de mercancías o personas hace que una región se vuelva más competitiva por medio del tiempo y la eficacia, de lo cual se concluye que las inversiones públicas y de infraestructura son un gran instrumento en la política económica, puesto a que se desglosan importantes efectos económicos que tienen resultados en el crecimiento sostenible de la economía como se vio anteriormente.

⁶⁴ Aschauer, David (1990); “Why Is Infrastructure Important?”; Proceedings of Conference; Federal Reserve Bank of Boston; Boston.

Se afirma que las inversiones juegan un papel importante en el crecimiento y desarrollo, donde el impacto en la productividad y competitividad son relevantes pero para poner en relación los anteriores términos se debe tener en cuenta la política económica y los cambios en la base industrial de la economía y en varios casos asociados con factores tanto ambientales como sociales, donde según la CEPAL⁶⁵ y otros organismos afirman que estos temas han sido de controversias por un periodo de tiempo extenso, donde se ha debatido por medio de investigadores, sociólogos, y demás enfocados en esta rama social y política. No saliéndonos mucho del tema, se sabe que las economías necesitan redes de infraestructuras como son de comunicación, energía o transporte que estén bien desarrollados para expandir su mercado interno y así poder competir internacionalmente como el ejemplo anterior, pero para ello es necesario que cada país busque alternativas e inversiones necesarias para lograr su objetivo principal respecto al desarrollo y expansión, en este contexto no se está refiriendo a la cantidad de infraestructura disponible en físico, si no a todas las condiciones en las que se encuentra la infraestructura para la prestación de servicios, y para esto se debe tener en cuenta aspectos regulatorios y políticas de prestación de servicios, como se encuentra más adelante, por medio de la clasificación de la infraestructura se tendrá en cuenta la normatividad de cada una en la ciudad de Bogotá.

2.1.2 La calidad de vida respecto a la infraestructura. La calidad de vida se conoce en la actualidad como multidimensional, un grupo en el que pertenece como base el estilo de vida, encima de este se encuentra la vivienda, la escuela, el empleo y la salud; este concepto aparece por medio de los valores, estándares y aquellas perspectivas que varía la población de una región. Este término tiene factores que influyen sobre el desarrollo humano de una comunidad y el acceso a servicios públicos.

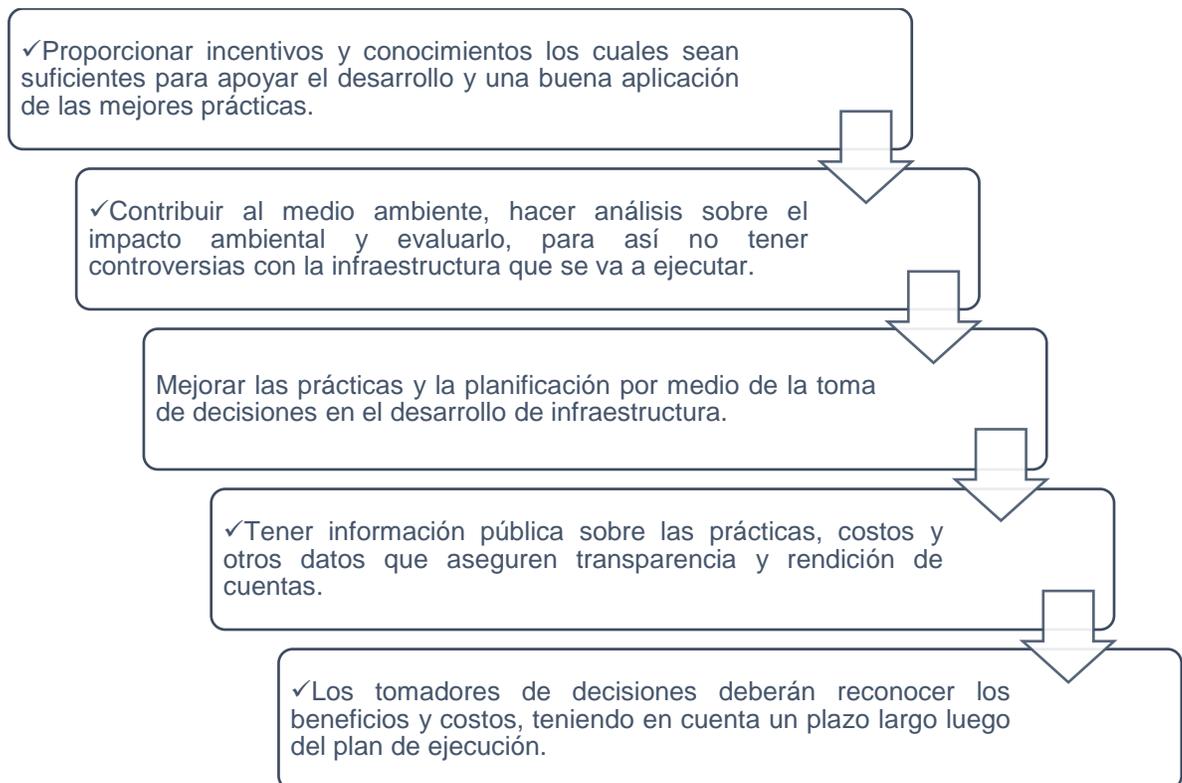
De tal forma, la infraestructura en la calidad de vida es esencial, se considera no solo como un activo, sino como una herramienta, Graham Watkins⁶⁶ habla de la herramienta como “la provisión de servicios” que permiten mejorar la calidad de vida y la inclusión social. La perspectiva respecto a la infraestructura cambia, ya que esta debe dar como resultado un servicio de calidad, donde se establezcan las necesidades de una población, y para esto se deben analizar bien aquellas propuestas que muchas veces se plantean para llevar acabo el objetivo por medio de una buena entrega de aquellos servicios que se sabe que son necesarios por medio de la planificación de infraestructuras y garantizar un buen nivel de vida.

⁶⁵ CEPAL (2003); “Componentes Macroeconómicos, Sectoriales y Microeconómicos para una Estrategia Nacional de Desarrollo. Lineamientos para Fortalecer las Fuentes del Crecimiento Económico”; Oficina de CEPAL Buenos Aires, Buenos Aires, Argentina

⁶⁶ G. Watkins & F. Cruz. (2016) GALAPAGOS AT RISK, A socioeconomic Analysis. Articles BID.

El Banco Interamericano de Desarrollo (BID)⁶⁷ propone algunas recomendaciones para una infraestructura más sostenible, de acuerdo a un debate entre los principales líderes en el campo de infraestructura sostenible, quienes plantearon algunos puntos para garantizar un buen desarrollo y calidad de vida, recomendaciones las cuales se ven en la Figura 1.

Figura 1. Recomendaciones para una infraestructura más sostenible



Fuente: Dourojeanni, Axel. Procedimientos de gestión para el desarrollo sustentable. 2000.

Las recomendaciones garantizan un mayor crecimiento y desarrollo a la población, por medio de la ejecución de las recomendaciones de la figura 1 beneficia a toda una región y curando sus necesidades y para ello también es necesario estrategias que traten temas comunes como por ejemplo la contaminación, la energía, el transporte, las telecomunicaciones y el saneamiento de agua, dado que estos presentan gran demanda y oferta; por otra parte es necesario tratar servicios como educación y salud, los cuales son de gran importancia en el desarrollo de un lugar.

⁶⁷ Ibid. Pag. 5

2.2 CLASES DE INFRAESTRUCTURA

2.2.1 Infraestructura Hospitalaria. El Ministerio de Salud⁶⁸ se refiere a establecimiento hospitalario a todas aquellas instituciones que “prestan servicios destinados a la salud” como en fases promotoras, de diagnóstico, de prevención, tratamiento y rehabilitación mental ó física; estos lugares pueden ser de carácter público, privado o mixto. Estos establecimientos deben estar ubicados en lugares según lo señalen los planes reguladores, en este caso, que se encuentre en un lugar que no tenga ningún riesgo o peligro.

2.2.1.1 Normatividad sobre infraestructura física hospitalaria. El ministerio de salud y protección social de Colombia reglamenta una normatividad para el desarrollo de la infraestructura física hospitalaria (Figura 2.).

Figura 2. Normatividad para el desarrollo de la infraestructura física hospitalaria

Resolución 14861 de 1985	<ul style="list-style-type: none"> En este se dictan normas de accesibilidad en Colombia, normas para seguridad, la protección, salud y bienestar de las personas en el ambiente y especialmente de los minusválidos.
Decreto 2240 de 1996	<ul style="list-style-type: none"> Se dictan normas en lo referente a las condiciones sanitarias que deben cumplir todas aquellas Instituciones Prestadoras de Servicios de Salud y en especial de las instalaciones de ingeniería de las IPS.
Resolución 4445 de 1996	<ul style="list-style-type: none"> Resolución la cual se dictan normas para el cumplimiento del título IV de la ley 9 de 1979, en lo referente a las condiciones sanitarias que deben cumplir las IPS y se dictan otras disposiciones técnicas y administrativas.
Resolución 5042 de 1996	<ul style="list-style-type: none"> En esta se adiciona y modifica la resolución 4445 de 1996 según ministerio de salud en lo siguiente: “Los proyectos para obras de construcción, ampliación o remodelación para las IPS donde se trate de inversión pública con valor superior a los 1.000 salarios mínimos mensuales legales deberán contar con el concepto técnico del Ministerio de Salud y Protección Social. Cuando dicho valor sea inferior, el concepto lo emitirán las Direcciones Seccionales o Distritales de Salud correspondientes al área de su influencia.
Circular 049 de 2008 de la Superintendencia Nacional de Salud.	<ul style="list-style-type: none"> Por medio de la cual se fijan parámetros para el mantenimiento en instituciones hospitalarias en Bogotá.
Resolución 2514 de 2012.	<ul style="list-style-type: none"> La cual se reglamentan los procedimientos para elaborar los planes bienales de inversión en salud.
Resolución 1043 de 2006 del Ministerio de la Protección Social.	<ul style="list-style-type: none"> La cual se adopta el sistema único de habilitación de prestadores de servicios de salud y los definidos como tales.
Resolución 0293 de 2004 del Ministerio de la Protección Social.	<ul style="list-style-type: none"> Se reglamentan los procedimientos para la elaboración del catastro físico funcional en instituciones prestadoras de servicios de salud del primer nivel de atención

⁶⁸ Resolución número 4445 de 1996, Ministerio de Salud.

Fuente: Ministerio de salud y protección social. Normatividad.

2.2.1.2 Localización. Bien dicho antes, las obras hospitalarias deben estar ubicadas en lugares que expresen los planes reguladores o normas, y de esta forma, se debe contar con terrenos asignados por aquellas alcaldías en el caso de Bogotá, para esto se debe cumplir con una serie de requisitos como es el predominio de planos, donde se debe ver y analizar que la obra hospitalaria estará fuera de riesgo como erosiones, fallas geológicas, inseguridad, fallas en el suelo, entre otras.

Por otro lado, los terrenos destinados con los requisitos anteriores de la Resolución⁶⁹, estos deberán contar con un buen abastecimiento de agua potable y calidad de esta, también deberá disponer de gran cantidad de desagües y dependiendo el terreno y medidas, la energía eléctrica y redes de comunicación no deberán faltar allí. *“Los terrenos deben ser de acceso peatonal y vehicular, la infraestructura del establecimiento deberá ser diseñada viendo al futuro, donde los vientos, y diversos climas predominantes no afecten el lugar, y así mismo este tenga buena iluminación y adecuada ventilación”*⁷⁰.

No obstante, se debe hacer un estudio adecuado de las condiciones, el tamaño, y otros, de tal forma se pueda brindar los servicios adecuados, por otra parte, se debe tener en cuenta las ampliaciones futuras y espacios predeterminados, donde se cuente con un área verde que permita integración de actividades hospitalarias. Por último, no saliéndose del tema, teniendo en cuenta al ministerio de salud, se considera apropiado que los terrenos no deben exceder del 30% del área total, ya que se debe repartir entre área libres y áreas para aplicaciones futuras.

2.2.1.3 Infraestructura según el flujo de servicios. Para el diseño del hospital, centro médico o también llamado clínica, según el Ministerio de Salud⁷¹ es necesario contar con “flujos circulares”, los cuales permitan un mejor movimiento de personas que asisten a este lugar, pero para esto se deben hacer estudios para definir el flujo de personas en el interior del establecimiento y mediante una buena distribución de las zonas es de esperarse que haya una reducción del flujo de circulación que es lo ideal, pero para esto se debe clasificar los principales lugares del establecimiento teniendo en cuenta los pacientes y servicios a recibir, como son:

- ✓ Pacientes Hospitalizados, personas internadas por un periodo de tiempo.
- ✓ Pacientes ambulatorios, quienes van por consultas o exámenes.

⁶⁹ Resolución numero 4445 de 1996. capitulo ii. requisitos para la construccion y ubicacion de instituciones prestadoras de servicios de salud. p. 3

⁷⁰ J. Rodrigo Velez. (2015). Normatividad y sus implicaciones en infraestructura hospitalaria.

⁷¹ Ministerio de salud y Protección social. Página web:

<https://www.minsalud.gov.co/Normativa/Paginas/normativa.aspx>

- ✓ Diagnósticos y tratamientos.
- ✓ Servicios Generales, se cuenta también con cafeterías, baños y otras zonas.
- ✓ Administración y oficinas de atención.
- ✓ Emergencias.
- ✓ Atención y tratamientos.
- ✓ Personal médico.

La anterior clasificación también depende de la función, el volumen, el horario y entre otros, donde la mayor disponibilidad debe estar para los pacientes ambulatorios y visitantes que son los de mayor flujo.

En segundo lugar⁷², encontramos en los corredores circulación, los cuales son la prioridad ya que estos deben ser favorables para el movimiento de camillas y sillas de ruedas, y en estos debe estar bien distribuido objetos como teléfonos, extinguidores, bebederos y otros. Por otra parte, las escaleras, rampas y ascensores deben estar con medidas específicas para el manejo de circulación en el hospital. La infraestructura de un hospital y sus requisitos hacen que la construcción y el manejo de estos establecimientos sean riguroso, ya que se está velando en estos establecimientos por la salud y capacidad de una población.

2.2.1.4 Infraestructura hospitalaria de Bogotá. Con base a información de varios artículos sobre la infraestructura de Bogotá los últimos años, semana⁷³ informa que entre el año 2007 y 2014 los indicadores en infraestructura hospitalaria de la ciudad disminuyeron, donde se puede encontrar que el número de salas de cirugías y de parto por ejemplo disminuyeron y muchos proyectos que se esperaban hasta el 2014 no finalizaron como debía y entre esos el Plan Maestro no se adelantó, plan el cual trata sobre equipamiento; para inversión en salud se estimaba una inversión de \$380 mil millones, y las cifras de ejecución al 2014 fue de \$244 mil millones, esto nos muestra que el porcentaje de inversión no está por encima ni del 70%.

Por otra parte, la W radio⁷⁴ informo que en el 2015 hubo 201 camas nuevas y según la Contraloría de Bogotá entre el año 2012 al 2015 fueron instaladas 957 de las cuales solo fueron habilitadas 756 y esto puede deberse a la falta de transparencia en las administraciones, donde como conclusión a esto los más

⁷² Ibid. Pag 22

⁷³ Revista Semana. Millones de pesos de la salud de Bogotá se quedaron en bancos [En Línea]. [Consultado el 4/27/2017]. Disponible en: <http://www.semana.com/nacion/articulo/bogota-dineros-de-la-salud-no-se-invirtieron-segun-contraloria/434042-3>

⁷⁴ Noticias W Radio. Sólo el 12% de metas en infraestructura de salud se ha cumplido en Bogotá: Personería | Bogotá | W Radio Colombia [En Línea]. [Consultado el 4/27/2017]. Disponible en: <http://www.wradio.com.co/noticias/bogota/8203solo-el-12-de-metas-en-infraestructura-de-salud-se-ha-cumplido-en-bogota-personeria/20151019/nota/2974826.aspx>

vulnerables a estas inconsistencias son la población de más bajos recursos de Bogotá, quienes dependen de la salud y atención que es estado les preste.

En Bogotá (datos actualizados en el 2015)⁷⁵ hay un total de 13.390 camas hospitalarias, de las cuales se tiene 1,72 camas por cada 1.000 habitantes, total del cual 3.119 pertenecen a la Red Hospitalaria del Distrito que equivale más o menos una cuarta parte, lo cual para alcanzar el promedio de la región que debe ser de 4 camas por cada 1.000 habitantes según la Organización Mundial de la Salud, Bogotá requeriría de 15.758 camas, lo que significa que en la capital hay un déficit de 2.368 camas hospitalarias.

Para las últimas tres alcaldías teniendo en cuenta los datos anteriores, se acumuló un gran número de obras que se debieron ejecutar durante estas en infraestructura en salud, donde como ya se dijo el Plan Maestro de Equipamiento de Salud estipula que este se debe ejecutar durante el 2006 y 2019 según el Ministerio de Salud, donde al finalizar ya dicho año debe haber en Bogotá 9 UBA, 70 UPA, 24 CAMI, 21 hospitales y 3 centros asistenciales, dando un total de 127 obras.

2.2.2 Infraestructura Educativa. La infraestructura escolar ha venido siendo tradicionalmente analizada como un factor que se encuentra asociado con la cobertura escolar, pero se han encontrado estudios según el BID⁷⁶ sobre las condiciones físicas de las escuelas y el aprendizaje de los estudiantes, aquellos estudios también indican que los estudiantes que asisten a escuelas con buenas condiciones de infraestructura superan con gran porcentaje a los estudiantes en edificios de calidad inferior, es decir a quienes estudian en un lugar con una infraestructura no muy buena tienden a tener un aprendizaje inferior de igual forma que su desarrollo.

“La educación es un servicio público que es prestado principalmente por el estado y en algunos casos por el sector privado.” Bogotá Humana.

⁷⁵ Ibid. Pag. 1

⁷⁶ DUARTE, Jesús; GARGIULO, Carlos y MORENO, Martín. Infraestructura Escolar y Aprendizajes en la Educación Básica Latinoamericana: Un análisis a partir del SERCE.

2.2.2.1 La calidad de vida respecto a la infraestructura escolar. De acuerdo con varios estudios, se concluye que son un número muy pequeños los colegios o escuelas que disponen de todos los espacios físicos para los servicios que prestan, donde de acuerdo con el Fondo de las Naciones Unidas para la infancia (UNICEF) “solo el 55% de las primarias nacionales cuentan con los espacios adecuados. También se tiene en cuenta el mantenimiento de los colegios, donde se tiene que solo el 50% de las primarias a nivel nacional cuentan con planteles en buen estado y una infraestructura sin problema, mientras que un 15% presenta varios problemas en su arquitectura”.⁷⁷

Por otro lado, el Banco Internacional de Desarrollo (BID) manifiesta que la calidad de infraestructuras escolares pueden ser las mayores causas para un nivel bajo en el aprendizaje de los estudiantes en Latinoamérica. *“Los colegios son considerados también como un segundo hogar para niños y jóvenes que aprenden allí, por tal motivo la infraestructura debe ser buena, considerada para el desarrollo”*⁷⁸ de esta forma los alumnos que estudian en establecimientos educativos con pocas condiciones de infraestructura en este caso la población de bajo recursos, son los más interesados en recibir una buena educación como lo vemos seguramente en el campo y otros lugares, pero quienes asisten a mejores lugares, con mejor equipamiento, buenas instalaciones y servicios, pocos de ellos asisten allí mostrando el interés adecuado.

Se puede encontrar en Latinoamérica muchas escuelas con varios problemas en infraestructura y dotación que corresponden a que en muchos casos se encuentra un salón de clase y una silla o tan solo el pupitre del profesor, esto conlleva a que tan solo el 69% de salones de clase se pueden considerar espacios favorables para el desarrollo del trabajo escolar. El Instituto Nacional para la Evaluación de la Educación (INEE) El equipamiento de los colegios son de gran importancia, pero muchas veces encontramos en lugares de bajos recursos tan solo un salón de clase junto a una silla y una mesa o solo el pupitre del profesor, la calidad de vida debe jugar un papel importante en estos lugares, como lo decíamos antes, donde se desea estudiar es donde más equipamiento debería haber y se deberían considerar espacios favorables para el desarrollo, pero según el Instituto Nacional para la Evaluación de la Educación (INEE) *“la seguridad de las comunidades escolares está en posible riesgo debido al deterioro de la infraestructura”*⁷⁹, lo cual conlleva a que necesariamente en estos lugares, en especial Latinoamérica

⁷⁷ BEYER, Martin G. Suministro de Infraestructura Sanitaria a la Población Más Desfavorable. UNICEF

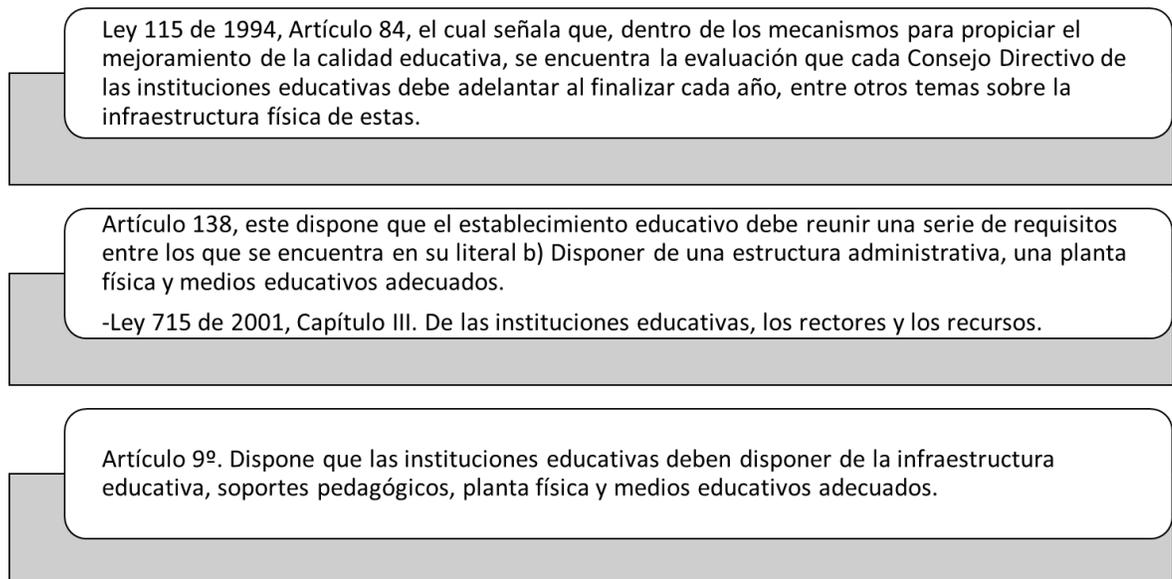
⁷⁸ BANCO INTERNACIONAL DE DESARROLLO (BID). En: Un Nuevo Impulso a La Integración De La Infraestructura Regional En América Del Sur.

⁷⁹ MENA, Marta, et al. La Educación a Distancia En El Sector Público: Manual Para La Elaboración De Proyectos. Instituto Nacional de la Administración Pública. Dirección Nacional de Capacitación, 1996. INEE

empiece a ejecutar medidas para evitar esto ya que es el continente que según estudios presenta menos enfoque en el desarrollo en la educación, de tal manera los estudios del BID sobre la calidad de la infraestructura escolar y sus causas en el aprendizaje son de gran importancia para la ejecución de planes que puedan mejorar el desarrollo en educación y el INEE también propone crear políticas sociales que atiendan aquellas malas condiciones tanto en infraestructura como en equipamiento suficiente para apoyar el aprendizaje.

2.2.2.2 Normatividad sobre infraestructura educativa. La infraestructura educativa de Colombia, debe tener en cuenta procesos, procedimientos y normativas que reglamentan su desarrollo, de tal forma que se cumpla con los requisitos y estándares para la regulación de esta, mediante algunas disposiciones legales como se ve en la Figura 3.

Figura 3. Normatividad sobre infraestructura educativa



Capítulo IV. Distribución de recursos del sector educativo, Artículo 15. Destinación, define que: *“Los recursos de la participación para educación del Sistema General de Participaciones se destinarán a financiar la prestación del servicio educativo atendiendo los estándares técnicos y administrativos”, previendo específicamente en su numeral 15.2, lo referente a la “Construcción de la infraestructura, mantenimiento, pago de servicios públicos y funcionamiento de las instituciones educativas”.*

Ley 1450 de 2011, artículo 143, establece que *“el Ministerio de Educación Nacional podrá destinar los recursos a que hace referencia el numeral 4 del artículo 11 de la Ley 21 de 1982 a proyectos de construcción, mejoramiento en infraestructura y dotación de establecimientos educativos oficiales urbanos y rurales”,* y para esto se debe tener un seguimiento claro de los proyectos.

Ley 1508 de 2012, “régimen jurídico de las Asociaciones Público Privadas (APP), estipula la posibilidad de que *“entidades estatales puedan celebrar contratos a través de los cuales encarguen a un inversionista privado el diseño y construcción de proyectos de infraestructura, así como de sus servicios asociados; o la rehabilitación, reparación, mejoramiento o equipamiento de infraestructura existente. Actividades que deberán involucrar la operación y el mantenimiento de dicha infraestructura”*

Fuente: Ministerio de Educación. Normas y lineamientos de infraestructura educativa.

2.2.2.3 Infraestructura Educativa en Bogotá. Respecto a datos del 2013, la población de Bogotá para ese año fue de 7.674.366 habitantes, representando el 16,29% del país, y de acuerdo con el DANE y el DNP, la población de edad escolar de Bogotá para ese año fue de 1.465.194 niños y niñas con rangos de 5 a 16 años, que en su mayoría están concentrados en localidades como Suba, Kennedy, Ciudad Bolívar, Engativá y Bosa.

Asociado a las anteriores cifras, se tienen colegios distritales que operan directamente, para el año 2013 como informo El Espectador⁸⁰ llegaron a ser 359 y en concesión fueron 25, por otra parte, los colegios en contrato o educación contratada llegaron a ser 179, que son instituciones privadas que están suscritas al acuerdo de la secretaria de educación. Pero del 2013 al 2015 la población siguió aumentando rápidamente, donde en el 2015 la población total fue estimada en 7.878.783 según el DANE⁸¹ con base al censo del 2005, de igual forma aumentaron los establecimientos educativos, donde la última administración de Bogotá presentó varias ejecuciones en infraestructura en este sector, de tal manera Bogotá Humana invirtió 400 mil millones de pesos para finalizar la

⁸⁰ El espectador. La expansión de los colegios en concesión en Bogotá | ELESPECTADOR.COM [En Línea]. [Consultado el 4/27/2017]. Disponible en: <http://www.elespectador.com/noticias/bogota/expansion-de-los-colegios-concesion-bogota-articulo-653783>

⁸¹ Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE). Censo general 2005. Página web: <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/demografia-y-poblacion/censo-general-2005-1>

construcción de colegios y mejorar otros que estaban en el abandono. Entre los años 2012 y 2013 según datos de la alcaldía mayor de Bogotá, se entregaron 261 adecuaciones y en el 2014 y 2015 fueron terminadas 355 más de ellas.

2.2.2.4 Plan de Infraestructura Educativa. En Colombia encontramos hoy en día un nuevo Plan de Infraestructura Educativa donde por medio de la modificación de las jornadas de los colegios del país, espera el presidente Juan Manuel Santos y la Ministra de Educación Gina Parody que el déficit de 51.000 aulas disminuya teniendo ahora en todo el territorio nacional una Jornada Única, es decir que la doble jornada no exista mas tanto por seguridad como desarrollo de la juventud.

Según información dada por Semana⁸², esta estrategia planteada desde marzo del 2015 ha hecho que la construcción de colegios necesariamente sea acelerada y de igual forma las modificaciones de los colegios ya existentes sean ejecutadas rápidamente, donde se espera que se construyan 30.000 salones más de clase y 1.500 sedes educativas, haciendo que esto cubra el 60% del porcentaje el cual se cree que disminuya el déficit actual en Colombia, ayudando junto con la jornada única reducir el indicador de desigualdad, también se espera que el servicio prestado sea mucho mejor y con más intensidad al enseñar ya que se espera que no sea de 5 horas las clases si no de 8 horas diarias a la semana.

El Ministerio de Educación tiene como base en infraestructura un tipo de colegio, que se le es llamado *“El Colegio 10, este es un escenario de la jornada única, el cual será usado para que Colombia alcance la meta de ser el país más educado de Latinoamérica al 2025”*⁸³, y para esto se propone una serie de características que este debe tener como se ven en la Figura 4.

Figura 4. Escenario de la jornada única para el colegio 10.

⁸² Revista Semana. Colombia tendrá 51.000 aulas nuevas en 2025 [En Línea]. [Consultado el 4/27/2017]. Disponible en: <http://www.semana.com/educacion/articulo/inversion-plan-nacional-de-infraestructura/421457-3>

⁸³ Ministerio de Educación Nacional. Colegio 10, lineamientos y recomendaciones para el diseño arquitectónico del colegio de jornada única.

El colegio10.

- ✓Bloques de aulas modernas e iguales para todos.
- ✓Laboratorios para poner en práctica las ciencias.
- ✓Aulas especializadas en tecnología, innovación y multimedia.
- ✓Biblioteca escolar.
- ✓Excelentes instalaciones sanitarias.
- ✓Comedor y cocina porque la alimentación escolar es vital para la jornada única.
- ✓Zonas administrativas adecuadas para la gestión escolar.
- ✓Sala de maestros. Un lugar digno para que los maestros puedan prepararse y trabajar.
- ✓Áreas recreativas y canchas deportivas.
- ✓Conectividad. Internet rápido y seguro, que conecte a nuestros niños con el mundo.

Fuente: Ministerio de Educación Nacional. Colegio 10, lineamientos y recomendaciones para el diseño arquitectónico del colegio de jornada única.

2.2.3 Infraestructura Vial. Es posible definir la infraestructura vial como *“el conjunto de componentes físicos que interrelacionados entre sí de manera coherente y bajo cumplimiento de ciertas especificaciones técnicas de diseño y construcción, ofrecen condiciones cómodas y seguras para la circulación de los usuarios que hacen uso de ella”*⁸⁴, es decir, que la infraestructura vial otorga a las ciudades y los países conectividad terrestre para el transporte de carga y de personas permitiendo y siendo eje importante para el crecimiento y desarrollo económico debido también a que en su proceso de construcción y diseño emplea a gran cantidad de mano de obra calificada y no calificada llevando a un aumento de la actividad económica de municipios alejados de los principales centros urbanos.

2.2.3.1 Normatividad sobre infraestructura vial en Bogotá. La ampliación y mantenimiento de la malla vial de las ciudades de Colombia están por las siguientes leyes y para el caso de Bogotá el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) se rige a su vez por reglamentos y manuales (Figura 5).

Figura 5. Normatividad sobre infraestructura vial en Bogotá

⁸⁴ Secretaria de Movilidad, Alcaldía de Barranquilla, “gestión de Infraestructura vial y cierre de vías”

Ley 152 de 1994	<ul style="list-style-type: none"> • Ley Orgánica del Plan de Desarrollo, como ya se mencionó anteriormente en el Plan de Desarrollo Distrital deben ser consignadas todas las obras que se realizarán, incluyendo las obras viales.
Acuerdo Distrital 257 de 2006	<ul style="list-style-type: none"> • Transforma la Secretaría de Obras Públicas en la Unidad Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial.
Acuerdo Distrital 02 de 1999	<ul style="list-style-type: none"> • Malla Vial, se crea el sistema de información de la Malla Vial de Bogotá a cargo del Instituto de Desarrollo Urbano IDU.
Resolución 1959 de 2006	<ul style="list-style-type: none"> • se adopta el “Manual de especificaciones técnicas generales de materiales y construcción para proyectos de infraestructura vial y de espacio público de Bogotá”.
Resolución 64312 de 2015	<ul style="list-style-type: none"> • Manual de Gestión contractual del IDU.
Resolución 66321 de 2015	<ul style="list-style-type: none"> • Manual de Interventoría y/o supervisión de contratos del IDU.
Decreto 1082 de 2015	<ul style="list-style-type: none"> • Decreto único reglamentario del sector administrativo de planeación nacional.

Fuente: Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C. Régimen Legal.

2.2.3.2 Infraestructura Vial de Bogotá. La planeación de la ciudad de Bogotá surgió a partir de los años treinta, José Miguel Alba⁸⁵ la considera como consecuencia del Plan Bogotá Futuro y el Plan de Fomento Municipal, posteriormente en 1933 es llamado el arquitecto Karl Brunner para que se encargara del Departamento de Urbanismo de la entonces Secretaría de Obras, donde se habla ya de un concepto de vías por medio de un concepto de espacio público y allí se plasman los objetivos en el Plan Ciudad Futura y el Plan Vial del Centro de los cuales se realizaron obras como: el desplazamiento del trazado del ferrocarril de la Carrera 14 hacia el occidente, lo que permitió la construcción de la Avenida Caracas entre la Calle 26 y la Calle 45, y se logró descongestionar el centro de la ciudad con la extensión y ampliación de vías principales como la carrera cuarta, séptima, octava décima y 13.

Ya para el 45 según el Instituto de Desarrollo Urbano “*surge el primer gran plan vial de la ciudad denominado Plan Soto Bateman, en el cual se estableció que la ciudad debía ser conectada de Norte a Sur y de Oriente a Occidente, iniciando con la apertura y ampliación de vías tan importantes*”⁸⁶ como es la carrera cuarta, la

⁸⁵ José Miguel Alba Castro. El plano Bogotá Futuro. Primer intento de modernización urbana En: Anuario Colombiano De Historia Social y De La Cultura. -07-01. vol. 40, no. 2, p. 42341; 179-208

⁸⁶ Instituto de Desarrollo Urbano, Antecedentes POT, recuperado en: http://app.idu.gov.co/otros_serv/Download/antecedentes_pot.pdf

carrera 10, la Avenida de Las Américas, y la Avenida de Los Comuneros, y por otra parte se construyeron a la par con financiamiento por medio de la Valorización algunas vías como es la Avenida Caracas, la Avenida Paseo de los Libertadores (hoy Autopista Norte), la ampliación de la Avenida Colón , la Calle 45, la 72 y la 100, que continuaron posteriormente con la 127, la 129, la 134, la 147, la 161 y la 170.

El distrito adopta un plan en 1957 llamado Plan Piloto es elaborado por Le-Corbusier con el fin de plantear una normativa para la definición de la prioridad de los trabajos de apertura, ampliaciones y regularizaciones además de la zonificación de la ciudad y la clasificación de vías de acuerdo a su importancia.

Ya para la década de “*los 90’s retoma importancia el uso el cobro por valorización general para la construcción de trazados viales contemplados en el plan bienal 1991-1992 en las alcaldías de Andrés Pastrana y Juan Martin Caicedo*”⁸⁷, sin embargo y como se mencionó anteriormente, dichas obras fueron controvertidas por el alto costo de mantenimiento y la reconstrucción de algunas de las mismas.

Sin embargo, uno de los problemas más graves de la ciudad es justamente el mal estado de la malla vial de la ciudad, siendo el tipo vial Local la más afectada, adicionalmente de la poca construcción de nuevas vías arteriales que contribuyan a la descongestión, sin embargo, de la gestión en estos temas desde el 1995 a 2015 lo trataremos con más detalle en los siguientes capítulos de este trabajo.

2.2.3 Infraestructura de Transporte Público. La infraestructura de Transporte se puede definir como:

*“un sistema de movilidad integrado por un conjunto de bienes tangibles, intangibles y aquellos que se encuentren relacionados con este, el cual está bajo la vigilancia y control del Estado, y se organiza de manera estable para permitir el traslado de las personas, los bienes y los servicios, el acceso y la integración de las diferentes zonas del país y que propende por el crecimiento, competitividad y mejora de la calidad de la vida de los ciudadanos”*⁸⁸

Se caracteriza por ser inteligente, eficiente, multimodal, segura, por otra parte, el acceso a todas las personas y carga es una característica de gran peso, es ambientalmente sostenible, adaptada al cambio climático y vulnerabilidad, con acciones de mitigación, y por último está destinada a facilitar y hacer posible el transporte en todos sus modos.

⁸⁷ Universidad Jorge Tadeo Lozano, Cuadernos de Diseño Urbano, Macroproyectos de Movilidad Urbana y la Construcción de la Ciudad, recuperado en:

<http://avalon.utadeo.edu.co/servicios/ebooks/macroproyectos/files/assets/basic-html/page31.html>

⁸⁸ Ley 1682 de 2013, Congreso de la republica

2.2.4.1 Normatividad sobre transporte público. La conformación de los medios de transporte masivo de las ciudades y municipios en Colombia están reglamentadas (Figura 6) por el Ministerio de Transporte.

Figura 6. Normatividad sobre transporte público.

Ley 1682 de 2013	<ul style="list-style-type: none"> • Se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte y se conceden facultades extraordinarias.
Decreto 1008 de 2015	<ul style="list-style-type: none"> • Se reglamenta el Servicio de Transporte Público Masivo de Pasajeros por metro ligero, tren ligero, tranvía y tren-tram.
Ley 105 de 1993	<ul style="list-style-type: none"> • Se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la nación y las entidades territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte entre otras disposiciones.
Ley 336 de 1996	<ul style="list-style-type: none"> • Se adopta el estatuto nacional de transporte.
Ley 15 de 1959	<ul style="list-style-type: none"> • Se da el mandato al Estado para intervenir en la Industria del transporte, se decreta el auxilio patronal del transporte, se crea el fondo de transporte urbano y se dictan otras disposiciones.
Decreto 80 de 1987	<ul style="list-style-type: none"> • Se asignan unas funciones a los municipios en relación con el transporte urbano.
Decretos 170 a 176 de 2001	<ul style="list-style-type: none"> • Por los cuales se reglamentan los diferentes servicios públicos de Transporte Terrestre Automotor (Colectivo Metropolitano, distrital y municipal de pasajeros; por carretera; individual de pasajeros en vehículos tipo taxi; carga; especial; mixto); y del régimen de sanciones.

Fuente: Ministerio de Transporte. Normatividad, documentos compartidos.

2.2.4.2 Infraestructura de Transporte Público de Bogotá. Miguel Alba⁸⁹ sintetiza la historia del transporte masivo de Bogotá se remonta a 1884 cuando se construyen las primeras líneas de tranvía de la ciudad, sin embargo, estos eran de tracción animal y por ende lentos para cubrir los trayectos, estos se mantuvieron en funcionamiento hasta 1910.

Para 1889 empieza a funcionar el Ferrocarril de la Sabana que movilizaba a los ciudadanos en estaciones distribuidas en el área metropolitana de la ciudad.

Para 1910 aparecen los primero tranvías eléctricos en la ciudad y se crea la primera empresa municipal llamada The Bogotá Railway Company que hasta 1921 tenía una flota mixta de tranvías de tracción animal y eléctricos.

⁸⁹ José Miguel Alba Castro. El plano Bogotá Futuro. Primer intento de modernización urbana En: Anuario Colombiano De Historia Social y De La Cultura. -07-01. vol. 40, no. 2, p. 42341; 179-208

Para 1921 llegan a Bogotá los primeros tranvías eléctricos cerrados y marcaron el punto de desaparición de los tranvías de tracción animal, *“debido al aumento de la demanda y la construcción de más líneas de tranvía se empieza a utilizar la diferenciación de rutas por colores, también como resultado del alto analfabetismo de la ciudad y se implementa un carnet de descuento para estudiantes”*⁹⁰. Luego de que los tranvías cumplieron una gran función en la ciudad llegan a su fin en 1948 luego del Bogotazo. Adicionalmente en 1947 antes del fin del tranvía, se había empezado a formular planes para la construcción del metro de un metro para la ciudad de Bogotá a cargo del entonces alcalde Carlos Sanz.

En 1951 se empieza un proceso de modernización del transporte público de la ciudad con la adquisición y puesta en funcionamiento de los primeros trolebuses y buses Mack, los cuales funcionaron con electricidad y gasolina respectivamente. Para 1958 se crea la Empresa Distrital de Transporte Urbano (EDTU) con una flota amplia entre trolebuses y buses a gasolina.

*“Los trolebuses funcionaron de manera eficiente hasta 1991 donde desaparecen por culpa de la corrupción que llevo a que los vehículos estuvieran en mal estado y se concreta la supremacía del bus a gasolina”*⁹¹ que continúan en funcionamiento en la ciudad siendo administrados por empresas privadas con la conformación y sorteo de rutas por parte de la administración distrital.

A la par con estos avances existe también la historia de la planeación y la no ejecución de la construcción del metro de Bogotá, como ya mencionamos la primera propuesta de construcción del metro empezó en 1942 en la alcaldía de Carlos Sanz, la segunda propuesta fue en la alcaldía de Fernando Mazuera a raíz de las múltiples quejas del tranvía, en dicha propuesta se pretendía realizar la construcción del metro por la Avenida Caracas.

La tercera propuesta es proveniente de Canadá para la construcción de metro se da en 1957 durante la dictadura de Gustavo Rojas Pinilla, sin embargo, se presenta un cambio de gobierno y no se lleva a cabo el proyecto.

El proyecto del metro deja de cobrar importancia hasta 1997 donde se plantea el Plan Maestro de Transporte Urbano por la Japan Cooperation Agency, sin embargo, no se llevan a cabo los estudios.

Para 1999 el entonces alcalde Enrique Peñalosa empieza la construcción del primer sistema de transporte masivo de Bogotá dando paso así a la construcción de la primera fase de Transmilenio, un sistema de transporte de Buses de Transito

⁹⁰ Universidad Jorge Tadeo Lozano, Cuadernos de Diseño Urbano, Macroproyectos de Movilidad Urbana y la Construcción de la Ciudad. Pag. 27.

⁹¹ Ibid. Pag. 30.

Rápido (BRT, por sus siglas en Ingles), que aminora los costos de construcción comparado con un metro pero su mantenimiento resulta más costoso.

Es aquí donde se empieza a concluir que por más disposición de las administraciones para hacer el metro a menor costo no se ha llevado a cabo y quienes administran no han podido reconocer que es necesario invertir el monto alto para su construcción.

Hoy por hoy uno de los graves problemas de la ciudad es el transporte público y la sobredemanda de Transmilenio asociado también a un sistema poco eficiente de buses que hasta 2015 se conforma el Sistema Integrado de Transporte Publico de Bogotá (SITP) junto con la propuesta más avanzada de un metro subterráneo para la ciudad.

Se tratarán con más detalle en los siguientes capítulos la construcción y planeación de las otras fases de Transmilenio y un análisis de las propuestas y la ejecución de las administraciones distritales desde 1995 hasta 2015.

3. ESTUDIO DE LAS PROPUESTAS DE LAS ADMINISTRACIONES EN LOS PLANES DE DESARROLLO DISTRITAL DEL PERIODO 1995-2015 EN TEMAS DE INFRAESTRUCTURA

A continuación, se realizará una síntesis de las proyectos en temas de infraestructura educativa, hospitalaria, vial y de transporte publico presentes en los seis planes de desarrollo puestos en marcha durante el periodo de 1995-2015 para su posterior análisis de cumplimiento en el siguiente capítulo.

3.1 FORMAR CIUDAD (1995-1998)

Este plan de desarrollo se ejecuta por medio del Decreto No. 295⁹² del primero de junio de 1995, presentado por el entonces alcalde Antanas Mockus y tiene como objetivo principal dar con alternativas que sean seguras para el crecimiento del patrimonio de la ciudad mediante el fortalecimiento patrimonial de cada individuo que la conforma y donde se espera encontrar la equidad y el progreso para todos los habitantes de Santafé de Bogotá D.C, con el fin de que la capital llegue a ser más competitiva ante otras ciudades.

3.1.1 Estructura del Plan. Este plan de desarrollo Formar Ciudad,⁹³ se estructura por medio de 6 prioridades importantes para la ciudad, donde a cada una le corresponde una estrategia que incluye proyectos de distintos sectores como son: la salud, educación, protección social, vivienda y desarrollo urbano, cultura, recreación y deporte, seguridad ciudadana, administración local, servicios públicos, tránsito, transporte y obras viales, apoyo institucional, concejo y organismos de control.

- Cultura Ciudadana, tiene el fin de fortalecer la autorregulación ciudadana.
- Medio Ambiente, tiene el fin de prevenir y mitigar el deterioro de las condiciones ambientales.
- Espacio Público, tiene el fin de recuperar los ambientes en que se es ciudadano.
- Progreso Social, tienen el fin de impulsar el desarrollo humano y la convivencia.
- Productividad Urbana, tiene el fin de mejorar la infraestructura material y la capacidad humana para hacer la ciudad más competitiva.
- Legitimidad Institucional, tiene el fin de mejorar la calidad y la oportunidad de acción de la administración distrital y generar así credibilidad.

Estas seis prioridades en la estructura del Plan de Desarrollo⁹⁴ van cruzadas con los once sectores ya mencionados anteriormente, y con ello conforman cuarenta y tres programas adecuados que corresponden a la acción que debe tomar cada sector frente a una prioridad e integrar por medio de proyectos para llevar a cabo cada objetivo de esta administración.

⁹² Secretaria Distrital de Planeación. Plan de desarrollo distrital 1995–1997, Formar Ciudad. En: BOGOTÁ, IDCT.

⁹³ Ibid. Pag. 3.

⁹⁴ Ibid. Pag. 3

3.1.1.1 Metas propuestas en infraestructura hospitalaria. A continuación, se muestran las metas relacionadas con la infraestructura hospitalaria propuestas en el plan de desarrollo distrital titulado Formar ciudad (Cuadro 1) que fueron asociadas a la prioridad de Legitimidad institucional.

Cuadro 1. Metas infraestructura hospitalaria.

Código	Nombre del Proyecto	Metas del Proyecto
6201	DESARROLLO DEL SISTEMA DE ATENCIÓN DE SERVICIOS DE SALUD	<ol style="list-style-type: none"> 1. Apoyar financieramente El 50 % de las solicitudes para la construcción, ampliación, remodelación, adecuación y Reparaciones locativas de los hospitales de la red adscrita en la finalización del proyecto. 2. Contratar y construir 3 Hospitales de II Nivel en las localidades de Suba, Kennedy y Engativá. En Estructura y Acabados En Un 40%. 3. Contratar Para 4 Hospitales Estudios de Pre inversión, Diseño, Interventoría, Construcción, Ampliación Y Dotación De Uci

Fuente: Plan de Gobierno Formar Ciudad (1995-1998), información tomada del informe de avance del Plan de acción 1998 Tomo III, pagina 483.

3.1.1.2 Metas propuestas en infraestructura educativa. En el cuadro 2. se encuentran las metas relacionadas con la infraestructura educativa incluida en el plan de desarrollo Formar ciudad y asociadas a la prioridad Progreso Social.

Cuadro 2. Metas propuestas en infraestructura educativa

Código	Nombre del Proyecto	Metas del Proyecto
4157	CREACIÓN Y PUESTA EN MARCHA DEL PROGRAMA DE EDUCACIÓN INICIAL GRADO CERO	<ol style="list-style-type: none"> 1. Dotar A 100 Aulas Mobiliario 2. Dotar A 300 Aulas de Canastas Para 19 Localidades y 9.000 Niños. 3. Dotar 20 Aulas Equipos de Informática para 600 Niños

4165	PUPITRES, EQUIPOS Y LABORATORIOS	Y	<ol style="list-style-type: none"> 1. Dotar de 35,000 pupitres unipersonales a centros educativos distritales. 2. Dotar de 10,050 muebles a centros educativos. 3. Dotar de 740 equipos a centros educativos. 4. Dotar 38 laboratorios en centros educativos. 5. Dotar de 130 paquetes de material didáctico.
4171	DESARROLLO Y MEJORAMIENTO DEL HÁBITAT ESCOLAR EN EL SECTOR OFICIAL BOGOTÁ	Y	<ol style="list-style-type: none"> 1. Reparar y reconstruir 23 muros en centros educativos 2. Reparar y adecuar 44 centros educativos 3. Elaborar estudios en 5 centros educativos para reparaciones y adecuaciones de la planta física 4. Construir aulas en 1,311 centros educativos. 5. Reparar y terminar 2 laboratorios en 2 centros educativos
4172	APOYO AL DESARROLLO EDUCATIVO DE SUMAPAZ. CONSTRUCCIÓN Y ADECUACIÓN DE AULAS	Y	<ol style="list-style-type: none"> 1. Reparar y adecuar 5 Centros Educativos en las áreas de: apoyo, administrativas, pedagógicas, recreación, talleres.
4267	CONSTRUCCIÓN Y AMPLIACIÓN DE ESTABLECIMIENTOS EDUCATIVOS	Y DE	<ol style="list-style-type: none"> 1. Construir 70 aulas en centros educativos oficiales de las 20 localidades. 2. Ampliar 30 establecimientos educativos oficiales del distrito

Fuente: Plan de Gobierno Formar Ciudad (1995-1998), información tomada del informe de avance del Plan de acción 1998 Tomo III, paginas 342, 349, 353, 354 y 375.

En cuanto a la infraestructura de la Universidad Distrital Francisco José de Caldas y asociado a las prioridades de Legitimidad institucional y Progreso social se encuentran plasmadas (cuadro 3) un grupo de metas.

Cuadro 3. Metas infraestructura educativa de la Universidad Distrital

Código	Nombre del Proyecto	Metas del Proyecto
4143	CONSTRUCCIÓN Y DOTACIÓN DE FACULTAD TECNOLÓGICA DEL SUR	<ol style="list-style-type: none"> 1. Dotar 5 laboratorios de los programas de: Mecánica, Industrial, Obras Civiles y Electrónica.

4144	CONSTRUCCIÓN Y DOTACIÓN TORRE SEDE CENTRAL	<ol style="list-style-type: none"> 1. Construir 4,200 Metros Cuadrados, Segunda Etapa. 2. Dotar 1 segunda etapa de equipo de oficina, sistemas, Ofi. Abierta Etc.
4147	CONSTRUCCIÓN Y DOTACIÓN SEDE ADMINISTRATIVA Y ACADÉMICA DE LA FACULTAD DE MEDIO AMBIENTE	<ol style="list-style-type: none"> 1. Dotar sede administrativa y académica.
4149	DOTACIÓN DE LABORATORIOS UNIVERSIDAD DISTRITAL	<ol style="list-style-type: none"> 1. Dotar 9 laboratorios de la universidad de los implementos necesarios.
4238	PLAN DE DESARROLLO INSTITUCIONAL FACULTAD POLITÉCNICA	<ol style="list-style-type: none"> 1. Construir 15,592 Metros cuadrados de la sede tecnológica de Ciudad Bolívar. 2. Dotar 7 laboratorios de las nuevas carreras.
6184	COMPRA DE EQUIPO Y LABORATORIO	<ol style="list-style-type: none"> 1. Dotar 8 Laboratorios.

Fuente: Plan de Gobierno Formar Ciudad (1995-1998), información tomada del Informe de avance del Plan de acción 1998 Tomo III, 548, 549, 550, 551, 555 y 558.

3.1.1.3 Metas propuestas en infraestructura vial. El siguiente cuadro resume las metas planteadas en el plan de desarrollo Formar Ciudad relacionadas con la infraestructura vial que a su vez están incluidas en la prioridad de Productividad Urbana.

Cuadro 4. Metas infraestructura vial.

Código	Nombre del Proyecto	Metas del Proyecto
---------------	----------------------------	---------------------------

6211	MATERIALIZACIÓN DE NOMENCLATURA DOMICILIARIA	1. Ampliar en 32,700 arcos la malla vial incorporando nuevos arcos.
3019	PUENTES PEATONALES	1. Construir 396 m ² de estructura para 2 Puentes Peatonales En La Ciudad. 2. Terminar 7 puentes peatonales en sus acabados.
3027	ADECUACIÓN ZONAS BAJAS PUENTES VEHICULARES	1. Construir 2,500 m ² de estructura bajo puente vehicular de la Av. Cra. 68 Por Calle 13
3032	EJE AMBIENTAL AVENIDA JIMENEZ	1. Construir 10,652 m ² para adecuación de intersección Calle 13 Por Parque Los Periodistas
5005	AVENIDA CIUDAD DE CALI Y COMPLEMENTARIAS	1. Construir 63,300 mts carril de la Av. Ciudad De Cali. 2. Construir 112 Unidades De Predios.
5006	NORTE-QUITO-SUR (CARRERA 30)	1. Construir 6,600 Mts carril tapon paralela línea férrea de calle 106 - calle 116. 2. Construir 8,000 m ² estructura intersección Av. J.G. Cortés por Av. General Santander Y Conexión. 3. Adquirir 2 Unidades De Predios 4. Construir 1,100 Mts Carril Para La Rampa Y La Oreja
5008	HABILITACIÓN VÍAS SECUNDARIAS (100 OBRAS)	1. Construir 24,200 mts carril de pavimentos. 2. Adquirir 137 unidades de Predios. 3. Construir 650 m ² de estructura de Pontones. 4. Construir 19,950 mts carril de pavimentos. 5. Terminar 8 obras en sus acabados.

Cuadro 4. (Continuación)

Código	Nombre del Proyecto	Metas del Proyecto
5009	ACCESOS A BARRIOS	1. Construir 80,000 Mts carril para pavimentación de vías de acceso

3010	RECUPERACIÓN MANTENIMIENTO PEATONALES	Y PUENTES	1. Culminar, mantener y recuperar 65 Puentes Peatonales. 2. Recuperar y mantener 95 puentes peatonales en el distrito capital.
3064	3064. CONSOLIDACION RED VIAL (BANCO MUNDIAL)		1. Recuperar y mantener 110 Km-carril Avenida Boyacá CL 127 de la Av. Dorado Hasta Cr 7a -
5049	PAVIMENTOS FINDETER	LOCALES -	1. Mantener 72 Kilómetros Vía Usme - San Juan De Sumapaz (mantenimiento Periódico)
5016	RECUPERACIÓN MANTENIMIENTO VEHICULARES	Y PUENTES	1. Culminar recuperar mantener 5 Puentes Vehiculares. 2. Recuperar y mantener 40 puentes vehiculares del Distrito Capital. 3. Rehabilitar 4 Puentes críticos Av.caracas; Calle 100, Calle 134, Calle 170 Por Autonorte.
5054	RECUPERACIÓN MANTENIMIENTO RED VIAL	Y	1. Mantener 2,408 Km-carril red vial principal, colectora, ruta de buses y red vial rural -
3077	ADECUACIÓN ZONAS BAJAS PUENTES VEHICULARES		1. Terminar 4 puentes en zonas bajas en los sitios definidos
5012	SEÑALIZACIÓN VIAL		1. Instalar, reponer y mantener 1,420 unidades de señalizaciones preventivas, reglamentarias e informativas. 2. Demarcar 5,810 m ² de pintura Termoplástica reflectiva y Caucho Clorado. 3. Demarcar 400,000 metros lineales del sistema vial arterial.
5014	MEJORAMIENTO GEOMETRIA VIAL	DE LA	1. Adecuar 45 separadores en vías Arteriales de La Ciudad 2. Ejecutar en 4 sectores Obras Geométricas viales en el Distrito Capital.

Fuente: Plan de Gobierno Formar Ciudad (1995-1998). Informe de avance del Plan de acción 1998 Tomo III, paginas 64, 201, 203, 204, 218, 220, 224, 226, 436, 440, 446, 447, 448, 499, 502 y 505.

3.1.1.4 Metas propuestas en infraestructura de transporte público. En cuanto a la infraestructura de transporte público incluida en la prioridad de Productividad Urbana se encuentran plasmadas en el cuadro 5.

Cuadro 5. Metas infraestructura de transporte público.

Código	Nombre del Proyecto	Metas del Proyecto
---------------	----------------------------	---------------------------

5007	CORREDORES PREFERENCIALES TRANSP. PUBLICO (TRONCALES)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Construir 55,000 Mts Carril De La Calle 80. 2. Terminar 1 Obra En Sus Acabados.
-------------	---	---

Fuente: Plan de Gobierno Formar Ciudad (1995-1998), información tomada del Informe de avance del Plan de acción 1998 Tomo III, pagina 222.

3.2 POR LA BOGOTÁ QUE QUEREMOS (1998-2001)

En el Acuerdo No. 06 de 1998.⁹⁵, por el cual se adopta el plan de desarrollo económico, social y de obras públicas para Santafé de Bogotá D.C., puesto en marcha por Enrique Peñalosa, se tiene como objetivo general un cambio en la forma de vivir los ciudadanos, donde se pueda construir un futuro mejor y dinamizar el progreso social, cultural y económico. Se espera que la ciudad de Bogotá este más proyectada y viable para enfrentar retos y aprovechar la nueva era según el plan de desarrollo llamado Por la Bogotá que Queremos.

3.2.1 Estructura del Plan. El programa de este gobierno tiene siete prioridades⁹⁶ que constituyen los aspectos estructurales para propiciar el desarrollo pleno del potencial Humano y alcanzar la felicidad de los ciudadanos mediante el trabajo conjunto entre sectores públicos y privados, y estas prioridades se ha establecido estrategias y programas para cada una de estas, mediante metas que permitirán identificar los cambios que se espera generar en la ciudad y llegar al objetivo principal de este plan de desarrollo; también se propone cinco principales proyectos prioritarios:

- Sistema Integrado de Transporte Masivo
- Construcción y Mantenimiento de Vías
- Banco de Tierras
- Sistema Distrital de Parques
- Sistemas de Bibliotecas

3.2.1.1 Metas propuestas en infraestructura hospitalaria. En el siguiente cuadro 6 se mostrarán las metas propuestas incluidas en el Plan de desarrollo Por la Bogotá que Queremos asociadas a la infraestructura hospitalaria.

Cuadro 6. Metas infraestructura hospitalaria.

Código	Nombre del Proyecto	Metas del Proyecto
--------	---------------------	--------------------

⁹⁵ PEÑALOSA, Enrique. Plan de Desarrollo Económico, Social y de Obras Públicas para Santa Fe de Bogotá DC 1998-2001. En: Por La Bogotá Que Queremos. Pag. 2

⁹⁶ Ibdí., pag. 3

6201	Desarrollo del Sistema de Atención en Salud	<ol style="list-style-type: none"> 1. Mejorar 20 establecimientos de salud. 2. Poner en funcionamiento 345 camas nuevas hospitalarias 3. Construir 1,06 establecimientos nuevos de segundo nivel. 4. Terminar Construcción Y Dotación del CAMI Chircales
-------------	---	--

Fuente: Plan de Gobierno Por la Bogotá que queremos (1998-2001), información tomada del Informe Final de Seguimiento a la Fecha del Proceso de Armonización Tomo III, página 618.

3.2.1.2 Metas propuestas en infraestructura educativa. En el cuadro 7 se resumen las metas propuestas relacionadas con la infraestructura educativa incluida en el plan de desarrollo Por la Bogotá que Queremos. En cuanto a las metas relacionadas con la Universidad Distrital Francisco José de Caldas se ven reflejadas en el cuadro 8.

Cuadro 7. Metas infraestructura educativa

Código	Nombre del Proyecto	Metas del Proyecto
7149	Ampliación y Mejoramiento de los Servicios DABS en Barrios Marginales	1. Construir 8 Jardines Sociales
1121	Red Integrada de participación ciudadana	1. Mejorar 272 Centros Educativos Con Computadores, Impresoras, Equipos De Comunicación

Cuadro 7. (Continuación)

Código	Nombre del Proyecto	Metas del Proyecto
---------------	---------------------	--------------------

7069	Construcción y Dotación de Establecimientos Educativos en Zonas Marginales	<ol style="list-style-type: none"> 1. Construir 7 colegios dedicados a educación formal en los niveles de primaria, básica y media en zonas marginales de la ciudad en los estratos 1 y 2 2. Adquirir 3 lotes que cumplan con las condiciones mínimas para la construcción de establecimientos educativos dedicados a la educación formal 3. Construir 6 colegios dedicados a educación formal en los niveles de preescolar y básica primaria en zonas marginales de la ciudad, en los estratos 1 y 2 4. Terminar 10 colegios nuevos con obras complementarias de acueducto, alcantarillado y zonas de recreación 5. Completar 21 colegios nuevos con la dotación de textos para biblioteca y mobiliario de laboratorio y lockers. 6. Dotar 1 colegio dedicados a educación formal en los niveles de primaria, básica y media en zonas marginales en estratos 1 y 2. 7. Construir 80 aulas especializadas y no especializadas de estab. Edu. Que Cumplan Con Disponibilidad De Espacio Físico.
7071	Educación Preescolar en Zonas Marginales	<ol style="list-style-type: none"> 1. Construir 9 Aulas Para Educación Preescolar
7077	Red Distrital de Bibliotecas	<ol style="list-style-type: none"> 1. Construir 2 bibliotecas principales dentro del plan de desarrollo. 2. Dotar 3 bibliotecas principales contempladas en el plan de desarrollo.

Fuente: Plan de Gobierno Por la Bogotá que queremos (1998-2001), información tomada del Informe Final de Seguimiento a la Fecha del Proceso de Armonización Tomo III, páginas 44, 457, 476, 483 y 497.

Cuadro 8. Metas infraestructura educativa para la Universidad Distrital.

Código	Nombre del Proyecto	Metas del Proyecto
4144	Construcción Sede Central Facultad de Ingeniería.	1. Construir 11.700 metros cuadrados correspondientes a los acabados de los 11.700 Metros Cuadrados que durante la vigencia 1999-2000 se llevó a cabo la estructura.

Fuente: Plan de Gobierno Por la Bogotá que queremos (1998-2001), información tomada del Informe Final de Seguimiento a la Fecha del Proceso de Armonización Tomo III, página 691.

3.2.1.3 Metas Propuestas en Infraestructura Vial. Uno de los ejes centrales del plan de desarrollo Por la Bogotá que Queremos fue el de infraestructura vial, el cual se ve reflejado en las propuestas incluidas en el cuadro 9.

Cuadro 9. Metas infraestructura vial.

Código	Nombre del Proyecto	Metas del Proyecto
3019	Puentes Peatonales	1. Construir 5.786 m ² de estructura para puentes peatonales.
3027	Adecuación Zona Bajo Puentes Vehiculares	1. Construir 9.460 m ² de zonas bajo puentes vehiculares.
3032	Eje Ambiental Avenida Jiménez	1. Construir 36.400,00 m ² para eje ambiental Avenida Jiménez
5005	Avenida Ciudad de Cali	1. Construir 15,54 Km carril de la Av. Ciudad de Cali. 2. Adquirir 309 predios para construcción de la Av. Ciudad de Cali. 3. Culminar 100% la construcción de la Av. Ciudad de Cali, de Av. Villavicencio y Av. 1 de Mayo
5006	Norte Quito Sur	1. Culminar 100% la construcción de la intersección Matatigres
5008	Habilitación Vías Secundarias	1. Adquirir 174 predios para construcción de vías. 2. Construir 1.095,5 m ² de estructura (Puentes y Pontones). 3. Construir 15,93 km. carril de vías. 4. Culminar 100% la construcción de diferentes puntos de inversión

Cuadro 9. (Continuación)

Código	Nombre del Proyecto	Metas del Proyecto
---------------	----------------------------	---------------------------

5054	Recuperación y Mantenimiento de la Malla Vial	<ol style="list-style-type: none"> 1. Mantener 214,90 km. carril red vial principal, colectora, ruta de buses, red vial rural 2. Apoyar 100% técnica y operativamente el mantenimiento y la recuperación de vial.
7033	Accesos a Barrios, Pavimentos Locales e Infraestructura Básica de Desarrollo Local	<ol style="list-style-type: none"> 1. Construir 237,71 km. carril de vías 2. Construir 6.673,06 m² de estructura (Pontón o Tapón) 3. Adquirir 1 predio para construcción de pavimentos locales
7036	Mantenimiento Puentes Peatonales	<ol style="list-style-type: none"> 1. Mantener 90 puentes peatonales casos críticos y rutinarios.
7044	Mantenimiento y Recuperación Puentes Vehiculares	<ol style="list-style-type: none"> 1. Mantener 24 puentes vehiculares en Bogotá
7047	Control de Calidad para Obras de Infraestructura Vial	<ol style="list-style-type: none"> 1. Realizar 625 km carril de control de calidad en obras de infraestructura vial.
7048	Ampliación y Mejoramiento de la Malla Vial	<ol style="list-style-type: none"> 1. Adquirir 91 predios para ampliación de la malla vial. 2. Construir 45.695,50 m² de estructura. 3. Construir 39,05 km. carril de vías para el mejoramiento de la Malla Vial 4. Culminar 100% construcciones de obras
7043	Expansión y Mantenimiento del Sistema de Señalización de la Ciudad	<ol style="list-style-type: none"> 1. Señalizar 762 km en la malla vial con Señalización Informativa. 2. Demarcar 1270 Km/Carril de la malla vial.

Fuente: Plan de Gobierno Por la Bogotá que queremos (1998-2001), información tomada del Informe Final de Seguimiento a la Fecha del Proceso de Armonización Tomo III, página 255, 258, 260, 270, 272, 276, 278, 290, 297, 307, 309, 311 y 640

3.2.1.4 Metas Propuestas en Infraestructura de Transporte Público. Las propuestas de uno de los ejes más importantes del plan de desarrollo Por la Bogotá que Queremos se encuentran reflejadas en el cuadro 10.

Cuadro 10. Metas infraestructura de Transporte Publico.

Código	Nombre del Proyecto	Metas del Proyecto
5007	Corredores Preferenciales de Transporte Público -Troncales	<ol style="list-style-type: none"> 1. Construir 15,34 Km. carril de troncal. 2. Culminar 100% la ejecución de estudios y diseños de troncales.
7041	Infraestructura para el Transporte Público	<ol style="list-style-type: none"> 1. Adquirir 15 predios para construcción de infraestructura de Transmilenio. 2. Construir 3 unidades de terminales principales o periféricas para la Intersección de la Calle 80 con Av. Cundinamarca, para Av. Caracas y para Autonorte. 3. Construir 45,54 km. carril de troncal. 4. Construir 32 m² para 14 paraderos para la troncal Calle 80. 5. Construir 1 unidades de terminales integradoras alimentadoras o de transferencia con adecuación de plazoletas y estaciones 6. Construir y adecuar 887 m² para 27 paraderos de la Av. Caracas y paraderos Autonorte 7. Construir 3 patios para taller y parqueo de Buses de la Calle 80, de la Av. Caracas y de la Autonorte. 8. Señalizar 71 ,94 km. de vía para la Calle 80, Av. Caracas y autonorte 9. Adecuar 143.930 m² de pavimentos de la Av. Caracas y de la Autonorte por el sistema White Topping. 10. Rehabilitar 7.680 m² de vía de tráfico Mixto de la Av. Caracas. 11. Rehabilitar 157.766 m² De Andenes De La Av. Caracas. 12. Construir 13,00 Puentes Peatonales Para Las Troncales.

Cuadro 10. (Continuación)

Código	Nombre del Proyecto	Metas del Proyecto
7223	Operación y Control del Sistema de Transporte.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Poner En Funcionamiento 1 corredor vial bajo el nuevo esquema de operación 2. Integrar 714 vehículos al nuevo sistema de transporte.
7225	Fortalecimiento Institucional	<ol style="list-style-type: none"> 1. Adecuar y dotar 30% la sede para la entidad 2. Poner en operación 10% de la empresa Transmilenio.

Fuente: Plan de Gobierno Por la Bogotá que queremos (1998-2001), información tomada del Informe Final de Seguimiento a la Fecha del Proceso de Armonización Tomo III, página 274, 303, 762 y 764.

3.3 BOGOTÁ PARA VIVIR TODOS DEL MISMO LADO. (2001-2004)

El plan de desarrollo presentado por el entonces alcalde Antanas Mockus titulado: Para vivir todos del mismo lado⁹⁷, el objetivo principal fue unir la ciudadanía para construir una ciudad amable, educada y respetuosa de la ley y lo público, con el fin de convertirla en una Bogotá competitiva en producción de conocimientos y servicios.

3.3.1 Estructura del Plan. Encontramos siete objetivos en este Plan de Desarrollo, donde cada uno viene entrecruzado con sus respectivas estrategias, programas y metas para llevarlo a cabo:

- Cultura Ciudadana.
- Productividad.
- Justicia Social.
- Educación.
- Ambiente.
- Familia y Niñez.
- Gestión Pública Admirable.

3.3.1.1 Metas propuestas de infraestructura hospitalaria. En el cuadro 11 se resumen los proyectos con sus respectivas metas asociadas respecto al tema de la infraestructura hospitalaria.

⁹⁷ Secretaria Distrital de Planeación, Plan de desarrollo Bogotá para vivir todos del mismo lado Decreto 440 de 2001, página 3

Cuadro 11. Metas infraestructura Hospitalaria.

Código	Nombre del Proyecto	Metas del Proyecto
6201	Mejoramiento de la infraestructura física y de la dotación de las ESE	<ol style="list-style-type: none"> 1. Financiar Y Ejecutar 16 Proyectos De Infraestructura. 2. Financiar Y Ejecutar 32 Proyectos Para Planes De Compra Y/O Reposición De Tecnología Biomedica En Las ESE. 3. Dotar En 73 Camas Nuevas Hospitalarias. 4. Terminar La Construcción De 2 Hospitales Nuevos De Segundo Nivel. 5. Terminar La Construcción Y Dotación Del 55 % Del Cami Chircales. 6. Mejorar 20 Instituciones Prestadoras De Salud Adscritas Para Que Cumplan Con Requisitos Esenciales. 7. Financiar Y Ejecutar El 100 % De La Adquisición Y Dotación Medica Hospitalaria Para El Hospital Nuevo De II Nivel En La Localidad De Engativá. 8. Cofinanciar 2 Instituciones El Reforzamiento Estructural De 2 Hospitales De La Red Adscrita.

Fuente: Plan de Gobierno Bogotá para vivir todos del mismo lado (2001-2004), información tomada del plan de acción 2001-2004, pagina 183

3.3.1.2 Metas propuestas de infraestructura educativa. Se puede encontrar las metas relacionadas con la infraestructura educativa en el cuadro 12, las cuales están incluidas en el plan de desarrollo Bogotá para vivir todos del mismo lado.

Cuadro 12. Metas infraestructura educativa

Código	Nombre del Proyecto	Metas del Proyecto
4027	Construcción, Remodelación y Mantenimiento de Plantas Físicas	<ol style="list-style-type: none"> 1. Construir Y Dotar 6 Unidades Operativas Jardines Sociales 2. Remodelar 30 Unidades Operativas Jardines Infantiles, Casas Vecinales. 3. Realizar A 110 Unidades Operativas Mantenimiento Preventivo En Jardines Infantiles, Casas Vecinales, Centros De Protección, Centros Amar Y Centros De Atención Transitorio. 4. Comprar 4 Predios Para Construcción De Jardines Sociales En Suba, Bosa, Kennedy Y Rafael Uribe.
7069	Construcción y dotación de centros educativos en zonas marginales	<ol style="list-style-type: none"> 1. Construir 7 Colegios Dedicados A Educación Formal En Los Niveles De Preescolar, Básica Y Media En Zonas Marginales De La Ciudad, Estratos 1 Y 2. 2. Complementar 13 Colegios Nuevos, Con Obras De Urbanismo, Acueducto, Alcantarillado, Zonas De Recreación E Internas. 3. Complementar 22 Colegios Nuevos En La Dotación De Textos Para Biblioteca Y Mobiliario De Laboratorio, Lockers Y Otros. 4. Dotar 9 Colegios Dedicados A Educación Formal En Los Niveles De Preescolar, Básica Y Media En Zonas Marginales De La Ciudad, Estratos 1 Y 2.

Cuadro 12. (Continuación)

Código	Nombre del Proyecto	Metas del Proyecto
7073	Mejoramiento de la Infraestructura de los Centros Educativos Oficiales	<ol style="list-style-type: none"> 1. Mejorar 8 Centros Educativos En Su Infraestructura Física Mediante Obras De Mejoramiento Mayores (Segundas Etapas) Y Obras De Reubicación De Centros Educativos Originadas Por Problemas Ambientales. 2. Realizar 348 Intervenciones En Centros Educativos Distritales Mediante Obras Menores De Infraestructura, Como Obras De Emergencia, Alto Riesgo, En Proceso, Adecuaciones Y Reparaciones Locativas. 3. Dotar Y Renovar 876 Aulas Con Mobiliario Escolar.
7369	Fondo Red Distrital de Bibliotecas	<ol style="list-style-type: none"> 1. Dotar 2 Bibliotecas Simón Bolívar Y El Tintal Con Muebles, Libros Y Equipos. 2. Mejorar 1 Biblioteca (Tintal) Mediante La Dotación De Colecciones, Mobiliario Y Obras De Alcantarillado.
7363	Reforzamiento estructural de los centros educativos oficiales	<ol style="list-style-type: none"> 1. Reforzar 49 Centros Educativos Estructuralmente, Mediante Obras De Infraestructura Y Obras Complementarias, Según Estudios Y Diseños Realizados.

Fuente: Plan de Gobierno Bogotá para vivir todos del mismo lado (2001-2004), información tomada del plan de acción 2001-2004, páginas: 21, 122, 123, 130 y 119.

En cuanto a las metas para la educación superior relacionadas con la Universidad Distrital, se encuentran en el cuadro 13.

Cuadro 13. Metas infraestructura educativa.

Código	Nombre del Proyecto	Metas del Proyecto
4144	Construcción Sede Central Facultad de Ingeniería	<ol style="list-style-type: none"> 1. Concluir La Construcción De Los 11700 Metros Cuadrados De La Tercera Etapa De La Sede Central Facultad De Ingeniería, El Cableado Estructurado Y La Automatización Se Realizara En El 2002.

Cuadro 13. (Continuación)

Código	Nombre del Proyecto	Metas del Proyecto
4147	Construcción Facultad del Medio Ambiente	<ol style="list-style-type: none"> 1. Estabilizar Y Restaurar 570 Metros Cuadrados Del Área Polideportiva De La Facultad Del Medio Ambiente Realizando Las Obras Geotécnicas Y Civiles Para La Recuperación Y Estabilización De La Zona. Construir 1 Rampa Para Conectar El Área Administrativa Al Bloque De Laboratorios Del Globo B En Su Sector Occidental. 2. Construir 190 Metros Lineales De Cunetas de Coronación Con Filtro Para La Estabilización Geotécnica Globo B. 3. Construir 130 Metros Lineales De Cunetas Con Filtro Sector Laboratorios Para La Estabilización Geotécnica Globo B. 4. Construir 225 Metros Lineales De Drenajes Horizontales Para La Estabilización Geotécnica Globo B. 5. Realizar 2 Refuerzos De Pantalla De Pilotes Para La Estabilización Geotécnica Globo A. 6. Construir 1 Pantalla Anclada Para La Estabilización Geotécnica Del Globo B. 7. Realizar El Refuerzo A 1.2 Kilómetros De Cerramiento Para El Mejoramiento Del Cerramiento Globo A.
4149	Dotación de Laboratorios Universidad Distrital	<ol style="list-style-type: none"> 1. Dotar A 4 Laboratorios De La Facultad De Ciencias Y Educación (Física, Biología, Química Y Fonética De Los Equipos E Implementos Necesarios Para Su Funcionamiento Y De Acuerdo Con Los Recursos Asignados (\$185.558.465). 2. Dotar A 5 Laboratorios De La Facultad Tecnológica (Indust., Eléct., Electro., Sist. De Datos, Mec., Const. C. De Los Equipos E Implementos Necesarios Para Su Funcionamiento Y De Acuerdo Con Los Recursos Asignados (\$350.000.000).

		3. Dotar A 1 Laboratorio De Sistemas De La Facultad De Ingeniería De Los
--	--	--

Cuadro 13. (Continuación)

Código	Nombre del Proyecto	Metas del Proyecto
		Equipos E Implementos Necesarios Para Su Funcionamiento Y De Acuerdo Con Los Recursos Asignados (\$487.832.235).
		4. Dotar A 4 Laboratorios De La Facultad Del Medio Ambiente Y Recursos Naturales (Topog., Suelos, Hidrau., Cart, De Los Equipos E Implementos Necesarios Para Su Funcionamiento Y De Acuerdo Con Los Recursos Asignados (\$308.670.000).
		5. Dotar 1 Laboratorio Facultad De Ingeniería Catastral (Sala Fig Contempla Equipos De Cómputo, Servidor, Plotter, Scanner, Estaciones).
		6. Adquirir 76 Equipos (Osc. Análogos, Generadores, Galvanom, Reóstatos, Osc. Dig., Variac'S, Mult. Pinza Etc.) Con Destino A Los Laboratorios De La Facultad De Ingeniería.
		7. Dotar 9 Laboratorios (Biología, Maderas, Suelos, Química, Serv. Pub., Topog, Cartog., Sala Inter, Fotoint.) De La Facultad Del Medio Ambiente Y Recursos Naturales.
		8. Adquirir 72 Equipos E Implementos (Computad, Video Beem, Impres. Telev. Dvd, Estab. Agitad., Balanzas, Etc.) Con Destino A Las Salas De Informática, Investigadores Y Laboratorios De La Facultad De Ciencias Y Educación
		9. Dotar 7 Laboratorios De La Facultad Tecnológica (Electricidad, Informática, Const. Civiles, Mecánica, Industrial, Electrónica, Salas De Informática).

Fuente: Plan de Gobierno Bogotá para vivir todos del mismo lado (2001-2004), información tomada del plan de acción 2001-2004, páginas: 219 y 220.

3.3.1.3 Metas propuestas de infraestructura vial. Las metas relacionadas con la infraestructura vial incluidas en el plan de desarrollo Bogotá para vivir todos del mismo lado (cuadro 14).

Cuadro 14. Metas infraestructura vial

Código	Nombre del Proyecto	Metas del Proyecto
7262	Infraestructura vial y de espacio público para zonas de expansión de la ciudad.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Adquirir 165 Predios Para Construir Vías En Zonas De Expansión. 2. Diseñar Y Construir 22.13 Km Carril De Vías En Zonas De Expansión.
5054	Recuperación y Mantenimiento de la Malla Vial	<ol style="list-style-type: none"> 1. Mantener 11368402.23 M2 De Vía. 2. Rehabilitar 142.95 Km-Carril De Vía 3. Construir 305.57 Km-Carril De Vía Local. 4. Adquirir 20 Predios Para Construcción De Vías. 5. Construir 1 Puentes Peatonales En Bogotá D.C.
7048	Ampliación y Mejoramiento de la Malla Vial	<ol style="list-style-type: none"> 1. Construir 58.47 Km-Carril De Vías 2. Adquirir 595 Predios Para Construcción De Vías. 3. Construir 1 Puentes Vehiculares En Bogotá D.C. 4. Culminar 100 Por Ciento De Obras En Ejecución.
7263	Mantenimiento puentes peatonales y vehiculares	<ol style="list-style-type: none"> 1. Mantener 17 Puentes Peatonales En Bogotá D.C. 2. Mantener 23 Puentes Vehiculares En Bogotá D.C.
7265	Construcción puentes peatonales y vehiculares	<ol style="list-style-type: none"> 1. Terminar 9 Puentes Vehiculares En Su Construcción 2. Construir 13 Puentes Peatonales En Bogotá D.C. 3. Construir 6 Puentes Vehiculares En Bogotá D.C. 4. Terminar 2 Puentes Peatonales En Su Construcción. 5. Adquirir 15 Predios Para Construcción De Puentes.
7260	Construcción de vías regionales	<ol style="list-style-type: none"> 1. Adquirir 49 Predios Para La Construcción De Vías Regionales (Av. Longitudinal De Occidente Y Autopista Al Llano).
7258	Mejoramiento de la infraestructura vial y de espacio público en los	<ol style="list-style-type: none"> 1. Construir 78.47 Km-Carril De Vías Locales. 2. Rehabilitar 20.08 Km-Carril De Vías Locales.

	barrios.	
--	----------	--

Fuente: Plan de Gobierno Bogotá para vivir todos del mismo lado (2001-2004), información tomada del plan de acción 2001-2004, páginas: 77, 78, 81, 83, 84 y 85

3.3.1.4 Metas propuestas de infraestructura de transporte público. En el cuadro 15 se incluyen las metas relacionadas con la infraestructura de transporte público de la ciudad para el periodo 2001-2004 y que marca el inicio del sistema integrado de transporte público con el funcionamiento de Transmilenio como principal medio de transporte para los habitantes de Bogotá.

Cuadro 15. Metas infraestructura de transporte público.

Código	Nombre del Proyecto	Metas del Proyecto
7041	Infraestructura para el Transporte Público	<ol style="list-style-type: none"> 1. Adquirir 1160 Predios Para La Construcción De Troncales. 2. Culminar 100 Por Ciento Las Obras Complementarias A Las Troncales De Transmilenio Caracas, Calle 80 Y Autonorte En Su Construcción 3. Construir 330.91 Km-Carril De Troncal 4. Construir 41.45 Estaciones Para Troncales 5. Construir 19 Intersecciones A Desnivel Para Troncales. 6. Construir 54 Puentes Peatonales Para Troncal 7. Construir 3 Portales Para Troncales 8. Construir 3 Patios Para Troncales 9. Culminar 100 Por Ciento La Señalización De Las 3 Troncales Av. Caracas, Autonorte Y Calle 80 10. Construir 7.53 Km-Carril De Vías 11. Suministrar E Instalar 100 Por Ciento De Mobiliario (Semáforos, Elevadores, Barandas, Puertas, Árboles). 12. Mantener 1.018.511,5 m² De Vía De Las Paralelas Autopista Norte Y Alimentadoras Vía Usme. 13. Rehabilitar 61.62 Km-Carril De Vías. 14. Mantener 1086 Puertas Automáticas Del Sistema De Troncales Transmilenio. 15. Concesionar 8 Contratos Para La Construcción Y Mantenimiento De Troncales Por \$1.69 Billones 16. Contratar 3 Nuevas Troncales Para

		Bogotá D.C. 17. Construir 2 Parqueaderos Para Buses Transmilenio 18. Mantener 917.1 Km-Carril De Troncal 19. Rehabilitar 2.93 Km-Carril De Troncal
--	--	--

Cuadro 15. (Continuación)

Código	Nombre del Proyecto	Metas del Proyecto
		20. Suministrar 246 Semáforos Para Troncal 21. Construir 1 Edificios Para Troncales
7251	Gestión de Infraestructura del Transporte Público	1. Gestionar 42 Kilómetros De Troncal En Su Construcción Y Adecuación. 2. Expandir 1 Centro De Control Capaz De Atender La Totalidad Del Sistema

Fuente: Plan de Gobierno Bogotá para vivir todos del mismo lado (2001-2004), información tomada del plan de acción 2001-2004, páginas: 79 y 248.

3.4 BOGOTÁ SIN INDIFERENCIA. UN COMPROMISO SOCIAL CONTRA LA POBREZA Y EXCLUSIÓN (2004-2008)

El Plan de desarrollo titulado: Bogotá sin indiferencia⁹⁸, un compromiso social contra la pobreza y exclusión presentado por el entonces alcalde Luis Eduardo Garzón para el periodo 2004-2008 y aprobado por el concejo de la ciudad bajo el Acuerdo 119 del 3 de Junio de 2004 tiene como objetivo general la construcción de una ciudad moderna, humana, incluyente y solidaria a través de la participación ciudadana y la gestión pública efectiva y honesta, creando a su vez espacios de diversidad y confianza con el fin de crear condiciones y oportunidades para la generación de empleo, ingresos y la producción de riqueza colectiva.

3.4.1 Estructura del Plan. El plan de desarrollo de Bogotá sin indiferencia⁹⁹ se estructura con tres ejes importantes:

- Eje Social: Se centran los programas, estrategias y políticas que adoptaría la administración distrital para dignificar a ciertos sectores de la ciudad y la ampliación y creación de programas para disminuir la brecha social en la ciudad.

⁹⁸ Secretaria Distrital de Planeación. Plan de Desarrollo Económico, Social y de Obras Públicas Bogotá D.C. 2004 – 2008: Bogotá sin indiferencia. Un compromiso social contra la pobreza y exclusión. Página 33

⁹⁹ Ibid pag. 36

- Eje Urbano Regional: Se centran los programas de urbanización, transporte público, espacio público, mantenimiento y construcción de vías y medio ambiente.
- Eje de Reconciliación: Se centran los programas de desarrollo de la institucionalidad pública para promover una cultura de reconciliación.

Sin embargo, para la pertinencia de este estudio, el análisis de este plan de desarrollo se centrará principalmente en los dos primeros ejes que incluyen las metas de infraestructura que es objeto de investigación.

3.4.1.1 Metas propuestas en infraestructura hospitalaria.

Cuadro 16. Metas infraestructura hospitalaria.

Código	Nombre del Proyecto	Metas del Proyecto
31	Ampliar, adecuar y mejorar el servicio de la Red de Hospitales del Distrito -ESE, incluida la atención integral de urgencias.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Adquirir 814 equipos. 2. Invertir 98.691 millones de pesos en construcción. 3. Invertir 98.593 millones de pesos en reforzamiento. 4. Invertir 52.540 millones de pesos en dotación de equipos técnicos.

Fuente: Plan de desarrollo Bogotá sin Indiferencia (2004-2008), información tomada del informe componente de gestión a 31 de Mayo de 2008.

3.4.1.2 Metas propuestas en infraestructura educativa.

Cuadro 17. Metas infraestructura educativa.

Código	Nombre del Proyecto	Metas del Proyecto
12	Construir 38 sedes escolares.	1. Construir 38 sedes escolares.

Fuente: Plan de desarrollo Bogotá sin Indiferencia (2004-2008), información tomada del informe componente de gestión a 31 de Mayo de 2008.

3.4.1.3 Metas propuestas en infraestructura vial.

Cuadro 18. Metas infraestructura vía.

Código	Nombre del Proyecto	Metas del Proyecto
92	Mejorar la integración de barrios con centralidades - Malla vial local: construcción de 195 Km-carril	1. Construcción de 195 Km-carril
93	Mejorar la integración de barrios con centralidades - Malla vial local: mantenimiento de 876 Km-	1. Mantenimiento de 876 Km-carril

	carril	
254	Conectar el área rural con la urbana	1. Construcción de 93.80 Km.-carril. 2. Mantener 348.15 Km.-carril
134	Conectar la ciudad con la región - Malla vial arterial hacia la región	1. Construcción de 54 Km.-carril

Fuente: Plan de desarrollo Bogotá sin Indiferencia (2004-2008), información tomada del informe componente de gestión a 31 de Mayo de 2008.

3.4.1.4 Metas propuestas en infraestructura de transporte público

Cuadro 19. Metas infraestructura de transporte público.

Código	Nombre del Proyecto	Metas del Proyecto
101	Mantenimiento y consolidación del sistema Transmilenio	1. Transmilenio: construcción de 20 km de troncales (incluye espacio público peatonal) a todo costo.
102	Integrar centralidades con el sistema de transporte público	1. Construir 2 terminales satélites de transporte.
103	Integrar centralidades con el sistema de transporte público	1. Malla vial arterial: construcción y/o rehabilitación de 368 Km.-carril 2. Mantenimiento de 1.193 Km.-carril.
111	Integrar el transporte masivo con el espacio público	1. Construcción de 6 puentes.
109	Integrar el transporte masivo con el espacio público	1. Malla vial intermedia: mantenimiento de 48 Km.-carril

Fuente: Plan de desarrollo Bogotá sin Indiferencia (2004-2008), información tomada del informe componente de gestión a 31 de Mayo de 2008.

3.5 BOGOTÁ POSITIVA: PARA VIVIR MEJOR

El Plan de desarrollo titulado: Bogotá positiva¹⁰⁰, para vivir mejor presentado por el entonces alcalde Samuel Moreno Rojas para el periodo 2008-2012 y aprobado por el concejo de la ciudad bajo el Acuerdo 308 del 9 de Junio de 2008 tiene como objetivo principal transformar la ciudad en un centro urbano en el cual los derechos humanos recobren su relevancia, convirtiéndose así en un territorio de oportunidades, incluyente, justo y equitativo, con participación ciudadana y una gestión pública efectiva.

¹⁰⁰ Secretaria Distrital de Planeación. Plan de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de Obras Públicas Bogotá D.C. 2008 – 2012: Bogotá Positiva: Para vivir mejor. Pagina 21

3.5.1 Estructura del Plan. El plan de desarrollo de Bogotá Positiva¹⁰¹, para vivir mejor se estructura en siete objetivos estructurales:

- Ciudad de derechos
- Derecho a la ciudad
- Participación
- Descentralización
- Gestión pública efectiva y transparente
- Finanzas sostenibles

3.5.1.1 Metas propuestas infraestructura hospitalaria

Cuadro 20. Metas infraestructura hospitalaria

Código	Nombre del Proyecto	Metas del Proyecto
03	Fortalecimiento y provisión de los servicios de salud	Ejecutar el 40% de las obras del Plan Maestro de Equipamientos en salud y realizar seguimiento al 100% de los mismos. Dotar el 100% de las infraestructuras nuevas de la red pública adscrita a la Secretaría Distrital de Salud. Renovar el 5% de los equipos de tecnología biomédica de las ESE para servicios críticos priorizados.

Fuente: Plan de desarrollo Bogotá Positiva (2008-2012), información tomada del informe componente de gestión a 31 de Mayo de 2012.

3.5.1.2 Metas propuestas en infraestructura educativa.

Cuadro 21. Metas infraestructura educativa

Código	Nombre del Proyecto	Metas del Proyecto
---------------	----------------------------	---------------------------

¹⁰¹ Ibid pag. 29

08	Mejoramiento de la infraestructura y dotación de colegios	<ol style="list-style-type: none"> 1. Construir 9 colegios 2. Reforzar la infraestructura de 35 colegios. 3. Realizar 4 proyectos de mejoramiento del sector educativo. 4. Adquirir 12.000 equipos de cómputo 5. Dotar para la enseñanza y el aprendizaje del inglés 200 aulas. 6. Adquirir 70 laboratorios de ciencia y tecnología. 7. Construir una Biblioteca en el suroccidente de la ciudad
-----------	---	---

Fuente: Plan de desarrollo Bogotá Positiva (2008-2012), información tomada del informe componente de gestión a 31 de Mayo de 2012.

Para la Universidad Distrital el plan de desarrollo Bogotá Positiva plantea un grupo de metas como se ve en el cuadro 22.

Cuadro 22. Metas infraestructura educativa Universidad Distrital

Código	Nombre del Proyecto	Metas del Proyecto
06	Educación de calidad y pertinencia para vivir mejor	<ol style="list-style-type: none"> 1. Dotar con elementos básicos el 100% de los laboratorios actuales de las facultades.
49	Desarrollo institucional integral	<ol style="list-style-type: none"> 1. Aumentar en 46.000 m² la planta física construida de la Universidad Distrital

Fuente: Plan de desarrollo Bogotá Positiva (2008-2012), información tomada del informe componente de gestión a 31 de Mayo de 2012.

3.5.1.3 Metas propuestas en infraestructura vial.

Cuadro 23. Metas infraestructura vial.

Código	Nombre del Proyecto	Metas del Proyecto
17	Mejoremos el barrio	<ol style="list-style-type: none"> 1. Construir 52 km.- carril de malla vial local 2. Rehabilitar 300 km.- carril de malla vial local 3. Mantener 3.000 km.- carril de malla

		vial local
21	Bogotá rural	<ol style="list-style-type: none"> 1. Mantener 115 km.-carril de malla vial rural 2. Construir 27 km.-carril de malla vial rural
23	Vías para la movilidad	<ol style="list-style-type: none"> 1. Construir 207,21 km.-carril de malla vial arterial 2. Rehabilitar 97,9 km.-carril de malla vial arterial 3. Mantener 1560,2 km.-carril de malla vial arterial 4. Construir 7 km.-carril de malla vial intermedia 5. Rehabilitar 195,9 km.-carril de malla vial intermedia 6. Mantener 1087,8 km.-carril de malla vial intermedia 7. Construir 17 puentes vehiculares 8. Reforzar 15 puentes vehiculares 9. Mantener 15 puentes vehiculares

Cuadro 23. (Continuación)

Código	Nombre del Proyecto	Metas del Proyecto
24	Tráfico eficiente	<ol style="list-style-type: none"> 1. Modernizar 100% de la red de semaforización 2. Mantener 99% del sistema de semaforización 3. Semaforizar 200 nuevas intersecciones 4. Instalar 60.000 nuevas señales verticales de pedestal 5. Demarcar 3.300 km.-carril 6. Instalar 70 señales elevadas
25	Espacio público para la inclusión	<ol style="list-style-type: none"> 1. Construir 33 puentes peatonales 2. Mantener 20 puentes peatonales 3. Construir 7 rampas de puentes peatonales

Fuente: Plan de desarrollo Bogotá Positiva (2008-2012), información tomada del informe componente de gestión a 31 de Mayo de 2012.

3.5.1.4 Metas propuestas en infraestructura de Transporte Público

Cuadro 24. Metas infraestructura de transporte público

Código	Nombre del Proyecto	Metas del Proyecto
22	Sistema Integrado de Transporte Público	<ol style="list-style-type: none">1. Poner en operación 3 terminales de pasajeros2. Construir 2 terminales de pasajeros3. Contratar la primera fase del proyecto Metro4. Operar 9 troncales5. Construcción de 20 km. de troncales de la fase III (carrera 10 - calle 26)6. Mantener el 65% de las troncales de Transmilenio (456 km.-carril)

Fuente: Plan de desarrollo Bogotá Positiva (2008-2012), información tomada del informe componente de gestión a 31 de Mayo de 2012.

3.6 BOGOTÁ HUMANA

El Plan de desarrollo titulado: Bogotá Humana¹⁰², presentado por el entonces alcalde Gustavo Francisco Petro Urrego para el periodo 2012-2016 y aprobado por el consejo de la ciudad bajo el Acuerdo 489 del 12 de Junio de 2012 tiene como objetivo general mejorar las condiciones de vida de los ciudadanos a través de la reducción en todas sus formas de la segregación social con la adopción de políticas en defensa y protección de los derechos humanos. Adicionalmente busca preparar a la ciudad para la protección del medio ambiente a través del reordenamiento de la ciudad y el uso de un transporte masivo multimodal.

3.6.1 Estructura del Plan. El plan de desarrollo de Bogotá sin indiferencia¹⁰³ se estructura con tres ejes importantes:

- Una ciudad que reduce la segregación y la discriminación: el ser humano en el centro de las preocupaciones del desarrollo.
- Un territorio que enfrenta el cambio climático y se ordena alrededor del agua.
- Una Bogotá en defensa y fortalecimiento de lo público.

3.6.1.1 Metas propuestas en infraestructura hospitalaria.

Cuadro 25. Metas infraestructura hospitalaria

Nombre del Proyecto	Metas del Proyecto
---------------------	--------------------

¹⁰² Secretaria Distrital de Planeación. Plan de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de Obras Públicas Bogotá D.C. 2012 – 2016: Bogotá Humana. Pagina 19.

¹⁰³ Ibid pag. 19

Territorios saludables y red de salud para la vida desde la diversidad	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ejecutar ciento por ciento del Plan Maestro de Equipamientos en Salud, aprobado y programado para su ejecución en el período de gobierno 2012-2016. 2. Gestionar la construcción de un Hospital Universitario para Bogotá. 3. Poner en marcha 83 Centros de Salud y Desarrollo Humano, a 2016. 4. Implementación de 70% de los subsistemas del Sistema de Emergencias Médicas en el Distrito.
--	---

Fuente: Plan de desarrollo Bogotá Humana (2012-2015), información tomada del Plan de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de Obras Públicas Bogotá D.C. 2012 – 2016: Bogotá Humana.

3.6.1.2 Metas propuestas infraestructura educativa.

Cuadro 26. Metas infraestructura de educativa

Nombre del Proyecto	Metas del Proyecto
Construcción de saberes. Educación incluyente, diversa y de calidad para disfrutar y aprender.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Construir o adecuar 86 colegios nuevos. (30 en lotes nuevos y 56 restituidos en predios preexistentes, que constituyen el primer paso de un proceso progresivo de reconstrucción y reforzamiento de otras infraestructuras educativas que lo requieran). 2. Terminar 39 colegios que están inconclusos. 3. Construcción al menos de 2 nuevas sedes para la Universidad Distrital.

Plan de desarrollo Bogotá Humana (2012-2015), información tomada del Plan de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de Obras Públicas Bogotá D.C. 2012 – 2016: Bogotá Humana.

3.6.1.3 Metas propuestas infraestructura vial

Cuadro 27. Metas infraestructura vial

Nombre del Proyecto	Metas del Proyecto
Movilidad Humana	<ol style="list-style-type: none"> 1. Aumentar 1% la construcción de la Malla Vial Local a través del Programa de Pavimentos Locales (70 km). 2. Aumentar 5% la construcción de malla vial arterial (130,6 km). 3. Construir 3% de puentes vehiculares (10 Und). 4. Conservar 35% de la Red Vial de la Ciudad (malla vial arterial, intermedia y rural) <ul style="list-style-type: none"> ▪ Arterial: <ul style="list-style-type: none"> Rehabilitación 62,04 km. Mantenimiento Periódico 86,99km. Mantenimiento Rutinario 1.254,35 km. ▪ Intermedia: <ul style="list-style-type: none"> Rehabilitación 188,5 km.

	<p>Mantenimiento Periódico 165,92 km. Mantenimiento Rutinario 503,91 km.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Rural: Rehabilitación 24,23 km. Mantenimiento Periódico 44,16 km. <p>5. Conservación y rehabilitación de 13% de la Malla Vial Local (1080 km).</p> <p>6. Mejorar el 17% del estado de los puentes vehiculares inventariados.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Rehabilitación: 24 puentes vehiculares. ▪ Mantenimiento: 37 puentes vehiculares <p>7. Realizar la reconstrucción y acondicionamiento a siete (7) puentes peatonales</p>
--	--

Fuente: Plan de desarrollo Bogotá Humana (2012-2015), información tomada del Plan de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de Obras Públicas Bogotá D.C. 2012 – 2016: Bogotá Humana

3.6.1.4 Metas propuestas infraestructura de transporte público

Cuadro 28. Metas infraestructura de transporte público.

Nombre del Proyecto	Metas del Proyecto
Movilidad Humana	<ol style="list-style-type: none"> 1. Construir 12% de la red de metro pesado, correspondiente a la primera línea (5 km). 2. Construir 56% de la red férrea (44,1 km). 3. Construir 7 km de la red de líneas de cable aéreo. 4. Ampliar la red de Transmilenio en 46% mediante la construcción de la troncal 5. Boyacá y nuevas conexiones sobre la red de troncales existentes (totales 54 km). <ul style="list-style-type: none"> ▪ Nuevas conexiones. Ampliación Caracas (Molinos a Portal Usme). Extensión Caracas (Portal Usme a Yomasa).

	<p>Troncal Américas (Puente Aranda NQS). Extensión calle 80 (Portal 80 a Límite del Distrito). Troncal Av. Villavicencio (Portal Tunal a NQS).</p> <ol style="list-style-type: none"> 6. Reconstruir ciento por ciento de las troncales Caracas y Autonorte (28,95 km). 7. Integrar el SITP con la red troncal.
--	---

Fuente: Plan de desarrollo Bogotá Humana (2012-2015), información tomada del Plan de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de Obras Públicas Bogotá D.C. 2012 – 2016: Bogotá Humana

4. VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LAS PROPUESTAS DE INFRAESTRUCTURA PLANTEADAS VERSUS LA EJECUCIÓN EN EL MARCO DE LOS PLANES DE DESARROLLO

En el presente capítulo se realiza un análisis sobre la ejecución presupuestal y unitaria de la infraestructura mencionada en el capítulo 2, y para ello se utilizan datos obtenidos de la Secretaría Distrital de Planeación (SDP) de cada año durante el periodo 1995-2015 para el estudio del cumplimiento de las metas presentadas en el capítulo 3 y así poder ofrecer al lector herramientas de análisis de la labor de los alcaldes mayores de la ciudad en el periodo establecido.

Para obtener los resultados de cumplimiento total en infraestructura para cada administración se hace uso de algunas fórmulas que la Secretaría de Planeación Distrital considera adecuadas para la ejecución presupuestal con la finalidad de

poder hacer el análisis oportuno con el porcentaje total de ejecución de cada una de las metas o programas asociados a los tipos de infraestructura descritos anteriormente.

4.1 CÁLCULO

Un presupuesto comprende inversiones de empresas donde la rentabilidad o beneficios se producen en varios periodos anuales, como en este caso cada alcaldía está obligada a rendir cuentas cada año de gobierno finalizado. Para la realización de la ejecución presupuestal de la inversión directa se deben tener en cuenta las entidades correspondientes para cada una de las prioridades de la administración y de tal forma se debe proseguir con la organización y clasificación correspondiente al proyecto o meta sujeta del programa que se tiene para cada una de las prioridades.

En el periodo de 1995 a 2015 cada administración realizó una ejecución presupuestal de inversión directa donde se obtuvieron una serie de datos de cumplimiento anual entre los que se encuentran: la apropiación vigente, que corresponde al presupuesto definitivo para dicho año, la apropiación suspendida o también llamados recursos suspendidos; con los que se obtiene la apropiación disponible que corresponde al presupuesto final para cada programa.

$$\textit{Apropiacion vigente} - \textit{Apropiacion suspendida} = \textit{Apropiacion disponible}$$

Por otra parte se encuentran los compromisos, que corresponde al dinero que se utilizó en la ejecución de cada programa o meta, y de esa manera se puede calcular el porcentaje de ejecución total.

$$\frac{\textit{Compromisos}}{\textit{Apropiacion disponible}} = \textit{Total \% Ejec.}$$

Para calcular el total de inversión correspondiente a los proyectos o metas asociadas a la infraestructura se toman los saldos totales de lo que se presupuestó y se realizó en dicho año, es decir la apropiación disponible y el compromiso; este último que resulta de la suma de los compromisos sin girar o reservas y los giros; es posible calcular el porcentaje de ejecución presupuestal en infraestructura.

$$\frac{\textit{Compromisos infra.}}{\textit{Apropiacion disponible infra.}} = \textit{\%Ejec. Infra}$$

De la misma manera se obtienen los porcentajes totales de ejecución de los planes de desarrollo y de infraestructura en todo el periodo de gobierno, y así podemos encontrar el porcentaje de inversión que se destinó a infraestructura.

$$\frac{\text{Compromisos infra.}}{\text{Compromisos}} = \% \text{ Destinado a Infra.}$$

En cuanto a la ejecución unitaria los datos suministrados por la SDP corresponden a la labor en unidades realizada en cada meta descrita en el capítulo 3 donde se calcula el porcentaje de ejecución física con lo que se programó y se ejecutó anualmente y el total de la administración.

$$\frac{\text{Ejecutado}}{\text{Programado}} = \% \text{ Ejecución Unitaria}$$

Es importante mencionarle al lector que para las administraciones de Formar Ciudad presidida por el entonces alcalde Antanas Mockus y Por la Bogotá que Queremos presidida por el entonces alcalde Enrique Peñalosa no fue posible realizar el análisis unitario debido a que la información disponible en la SDP corresponde únicamente al cumplimiento de las metas de forma mensual para el último año de gobierno.

4.2 FORMAR CIUDAD – ANTANAS MOCKUS

La primera alcaldía del Antanas Mockus se caracterizó por la formación de una identidad y amor por la ciudad a través de la pedagogía con los ciudadanos, a su vez fue el cuarto alcalde elegido por voto popular después de Andrés Pastrana Arango, Juan Martín Caicedo Ferrer (que fue destituido) y Jaime Castro Castro quien se encargó de recuperar financieramente la ciudad.

En esta alcaldía para el año 1995 del presupuesto total se destinó cerca del 10% a infraestructura, que se ejecutó en un 92% correspondiendo a un total de inversión directa de \$89,947,217,799.79.

Tabla 1. Total presupuesto para infraestructura 1995.

	Apropiación disponible	Ejecución	%Ejec
Total 1995	\$ 1,014,026,874,687	\$ 908,164,351,701.70	90%
Total Infraestructura 1995	\$ 97,424,482,111.84	\$ 89,947,217,799.79	92%

Fuente: Tabla elaborada por autores en base a datos a la apropiación y ejecución presupuestal total de 1995. Secretaría de Planeación de Bogotá.

Para el año 1996 del total del presupuesto se destinó cerca del 15% a temas de infraestructura, el cual fue ejecutado en un 80%.

Tabla 2. Total presupuesto para infraestructura 1996.

	Apropiación disponible	Ejecución	%Ejec
Total 1996	1,700,465,368,124	1,544,729,410,533	91%
Total Infraestructura 1996	255,106,911,382	203,787,912,550	80%

Fuente: Tabla elaborada por autores en base a datos a la apropiación y ejecución presupuestal total de 1996. Secretaria de Planeación de Bogotá.

En el año 1997 se mantuvo el 15% de inversión a infraestructura y su cumplimiento fue de un 90%.

Tabla.3. Total presupuesto para infraestructura 1997.

	Apropiacion disponible	Ejecución	%Ejec
Total 1997	2,237,128,156,168	1,817,800,516,403	81%
Total Infraestructura 1997	327,356,204,099	293,185,396,902	90%

Fuente: Tabla elaborada por autores en base a datos a la apropiación y ejecución presupuestal total de 1997. Secretaria de Planeación de Bogotá.

La distribución anual para cada tipo de infraestructura se verá reflejado en los siguientes apartados, la información de las tablas puede ser consultada en los anexos A.

4.2.1 Infraestructura Educativa. En la primera administración de Antanas Mockus en temas de infraestructura educativa se realizaron grandes avances principalmente en la educación superior, donde las propuestas más importantes fueron: la construcción de nuevas sedes de la Universidad Distrital Francisco José de Caldas, la ampliación de las sedes existentes, la dotación de laboratorios y bibliotecas.

Para poder llevar a cabo estos objetivos y otros más asociados a la infraestructura de educación básica y media se destinaron anualmente entre el 2% y el 3% del presupuesto general y se cumplió la ejecución presupuestas por encima del 90%

Tabla .4. Total presupuesto en Educación 1995-1997

Año	Educación		
	Presupuesto	Ejecucion	%
1995	17,207,132,300.76	16,768,771,780.77	97%
1996	45,809,109,558.00	45,003,681,892.00	98%
1997	36,392,550,746.00	36,330,277,332.73	100%

Fuente: Datos de la apropiación y ejecución presupuestal total de 1995-1997. Secretaria de Planeación de Bogotá.

4.2.2 Infraestructura Hospitalaria. En infraestructura hospitalaria en el plan de desarrollo se establecieron algunas metas entre las que se encuentran:

- La construcción de una red para el tratamiento de la salud mental y geriatría
- La construcción de un hospital en el noroccidente de la ciudad

- La finalización de obras de un hospital central
- La construcción de un laboratorio toxicológico
- La construcción de un centro de salud en Usaquén
- Y el mejoramiento y mantenimiento de los centros de salud de Usme y Puente Aranda

Para el cumplimiento de estas obras se destinaron recursos de forma anual correspondientes al 0.54% en 1995, al 1% en 1996 y al 0.06% en 1997 del total presupuestado para cada año, estos recursos se ejecutaron por encima del 70% de forma anual.

Tabla 5. Total presupuesto en Salud 1995-1997

Año	Salud		
	Presupuesto	Ejecucion	%
1995	5,471,552,869.22	5,446,941,180.00	100%
1996	18,957,093,944.00	13,176,643,729.00	70%
1997	1,400,000,000.00	1,399,961,609.00	100%

Fuente: Datos de la apropiación y ejecución presupuestal total de 1995-1997. Secretaria de Planeación de Bogotá.

4.2.3 Infraestructura Vial. Esta administración se caracterizó, entre muchas otras cosas, por realizar obras importantes en infraestructura vial, entre las que se desatacan:

- La realización de los estudios para la Avenida Longitudinal de Occidente (ALO)
- Los estudios e inicios de obras para la construcción de la Avenida Norte Quito Sur (Carrera 30)
- La realización de los estudios para la Avenida Norte-Occidente-Sur (NOS)
- La habilitación de vías secundarias

Entre muchas otras obras menores asociadas al mantenimiento, desarrollo y rehabilitación de vías secundarias.

Para la realización de estos objetivos se destinó de cada presupuesto total anual un 6% en 1995, 10% en 1996 y un 11% en 1997, siendo el tipo de infraestructura que más recursos recibió durante esta administración.

Tabla 6. Total presupuesto en Infraestructura Vial 1995-1997

Año	Vial		
	Presupuesto	Ejecucion	%
1995	63,494,466,183.08	57,061,332,839.02	90%
1996	166,984,307,880.00	133,508,720,129.00	80%
1997	247,977,927,070.00	217,931,993,538.91	88%

Fuente: Datos de la apropiación y ejecución presupuestal total de 1995-1997. Secretaria de Planeación de Bogotá.

4.2.4 Infraestructura de Transporte Público. En temas de infraestructura de transporte público no se hicieron grandes propuestas, pero se empezó a trabajar en dos formas importantes de movilización, que son:

- Conformación de un sistema de transporte masivo basado en corredores preferenciales o troncales
- Y corredores permanentes para bicicletas.

Para el cumplimiento de dichos objetivos se destinaron del presupuesto total anual un 1% en 1995, un 1,4% en 1996 y un 1,86% en 1997 con la siguiente ejecución presupuestal.

Tabla 7. Total presupuesto en Transporte Público 1995-1997

Año	Transporte Publico		
	Presupuesto	Ejecucion	%
1995	11,251,330,758.78	10,670,172,000.00	95%
1996	23,356,400,000.00	12,098,866,800.00	52%
1997	41,585,726,283.00	37,523,164,421.00	90%

Fuente: Datos de la apropiación y ejecución presupuestal total de 1995-1997. Secretaria de Planeación de Bogotá.

4.2.5 Amortización Presupuestal 1998. Como ya se explicó anteriormente, cuando se menciona amortización es el cambio de una administración a otra y lo ejecutado durante el año para cada una de las dos, en este caso se tiene en 1998 la finalización de los programas del Plan de desarrollo Formar Ciudad (FC) de Anatas Mockus y empieza a regir a mediados del año en los programas referentes para el Plan de desarrollo por la Bogotá que queremos (PBQQ). En el Anexo B se estima que para FC se ejecutó en total del presupuesto que se tenía para infraestructura un 99% para este año, mientras que para PBQQ fue un promedio del 92% ejecutado presupuestalmente.

Respecto a las amortizaciones se estima que para la finalización de los proyectos de FC para Transporte Publico se usó el 100% en este años del presupuesto para su fin, mientras que PBQQ uso el 89% en promedio para empezar con los proyectos de Transporte Publico.

Tabla 8. Amortización de Transporte Público 1998

	Transporte Publico		
	Presupuesto	Ejecucion	%
1998-FC	13.589.105.640,00	13.589.105.640,00	100,00%
1998-PBQQ	38.351.180.069,00	33.960.546.668,00	88,55%

Fuente: Datos de la apropiación y ejecución presupuestal total de 1998. Secretaria de Planeación de Bogotá.

Se entiende en la Tabla 9 que los proyectos de infraestructura vial de FC fueron ejecutados con el total del presupuesto que se tenía para el 2008, mientras que PBQQ uso el 90% para la ejecución de lo estimado en dicho año en la parte vial.

Tabla 9. Amortización de Infraestructura Vial 1998

	Vial		
	Presupuesto	Ejecucion	%
1998-FC	79.069.783.073,00	79.069.783.073,00	100,00%
1998-PBQQ	256.525.827.459,00	231.727.445.160,00	90,33%

Fuente: Datos de la apropiación y ejecución presupuestal total de 1998. Secretaria de Planeación de Bogotá.

Para salud se tiene que los proyectos ejecutados en 1998 de FC se usaron el 91% de lo presupuestado pero PBQQ uso el 99% para la ejecución de los proyectos de salud como se ve en la Tabla 10.

Tabla 10. Amortización de Salud 1998

	Salud		
	Presupuesto	Ejecucion	%
1998-FC	104.172.148,00	95.121.066,00	91,31%
1998-PBQQ	11.481.536.843,00	11.375.936.776,00	99,08%

Fuente: Datos de la apropiación y ejecución presupuestal total de 1998. Secretaria de Planeación de Bogotá.

Para la educación los proyectos de las dos alcaldías tuvieron un porcentaje alto de en ejecución presupuestal, lo que hace ver que estas dos ejecutaron grandes montos para lo respectivo de la educación en la ciudad.

Tabla 11. Amortización de Educación 1998

	Educación		
	Presupuesto	Ejecucion	%
1998-FC	20.408.436.301,05	20.390.324.137,46	99,91%
1998-PBQQ	20.995.143.888,67	20.395.551.872,00	97,14%

Fuente: Datos de la apropiación y ejecución presupuestal total de 1998. Secretaria de Planeación de Bogotá.

4.3. POR LA BOGOTÁ QUE QUEREMOS – ENRIQUE PEÑALOSA

La alcaldía de Enrique Peñalosa se caracterizó principalmente por los avances en transporte público y la transformación urbanística de la ciudad, permitiendo así la modernización del Bogotá con nuevas vías, parques y ciclo rutas.

En esta administración en términos de dinero se ve un fuerte aumento en el porcentaje destinado a infraestructura del total del presupuesto anual, teniendo 2 años de gobierno pleno que son 1999 y 2000 y la ejecución de la infraestructura objeto de estudio estuvo por encima del 90%, como también en sé puede ver la presente información más detallada en los Anexos C.

Tabla 12. Total presupuesto 1999-2000.

	Apropiacion disponible	Compromisos	%Ejec
Total 1999	3,771,488,197,253	3,483,835,003,420	92%
Total Infraestructura 1999	849,628,855,733	768,587,020,177	90%
Total 2000	3,367,963,762,409	3,250,358,346,228	97%
Total Infraestructura 2000	677,176,962,427	653,384,075,064	96%

Fuente: Tabla elaborada por autores en base a datos a la apropiación y ejecución presupuestal total de 1999-2000. Secretaria de Planeación de Bogotá.

4.3.1 Infraestructura Educativa. Para la infraestructura educativa en esta administración las propuestas más importantes corresponden a:

- La consolidación de la red de bibliotecas publicas
- La continuación de la construcción de la sede central de ingenierías de la Universidad Distrital
- Y la construcción de la facultad de Medio Ambiente de la misma Universidad

Entre otros relacionados con las construcción, mantenimiento y rehabilitación de centros educativos oficiales.

Para ambos años de gobierno pleno se destinó del total del presupuesto un 3% para inversión en infraestructura educativa y su cumplimiento anual evidencio el siguiente comportamiento:

Tabla 13. Total presupuesto en educación 1999-2000

Año	Educación		
	Presupuesto	Ejecucion	%
1999	135,776,514,394.39	135,179,572,105.24	100%
2000	106,899,564,182.03	106,442,673,867.71	100%

Fuente: Datos de la apropiación y ejecución presupuestal total de 1999-2000. Secretaria de Planeación de Bogotá.

4.3.2 Infraestructura Hospitalaria. En infraestructura Hospitalaria se estableció como única meta el Desarrollo del Sistema de Atención en Salud a la cual fue destinado apenas un 0,71% del total presupuestado para ambos años de gobierno pleno y tuvo un cumplimiento superior al 90%.

Tabla 14. Total presupuesto en salud 1999-2000

Año	Salud		
	Presupuesto	Ejecucion	%
1999	26,676,032,978.00	26,518,742,471.00	99%
2000	23,999,984,778.00	22,982,215,603.00	96%

Fuente: Datos de la apropiación y ejecución presupuestal total de 1999-2000. Secretaria de Planeación de Bogotá.

4.3.3 Infraestructura Vial. En temas de infraestructura vial, se presenta como uno de los pilares de esta administración, entre las propuestas más relevantes se encuentran:

- La finalización de la construcción de la Avenida NQS
- La continuación de la estructuración de la ALO
- La construcción de la Avenida Ciudad de Cali

Entre muchas otras asociadas a la construcción, desarrollo, mantenimiento y rehabilitación de los distintos tipos de malla vial que conforman la red vial de la ciudad.

Durante los dos años de gobierno pleno este tipo de infraestructura se constituye como el mayor receptor de recursos (entre la infraestructura objeto de estudio) con un porcentaje 13.52% en 1999 y un 8.63% en el 2000 del total del presupuesto general para cada año. Su comportamiento anual de cumplimiento fue:

Tabla 15. Total presupuesto en Infraestructura Vial 1999-2000

Año	Vial		
	Presupuesto	Ejecucion	%
1999	509,729,438,777.00	471,555,167,392.00	93%
2000	290,651,341,990.00	271,711,905,270.99	93%

Fuente: Datos de la apropiación y ejecución presupuestal total de 1999-2000. Secretaria de Planeación de Bogotá.

4.3.4 Infraestructura de Transporte Público. Como segundo pilar de esta administración se encuentra la infraestructura asociada al transporte público, entre las metas más relevantes encontramos:

- El estudio del sistema de transporte masivo tipo Metro
- La continuidad de estructuración de un sistema de transporte masivo con corredores preferenciales (Troncales)
- Y la iniciación de la construcción de la Infraestructura de Transporte Publico.

Como segundo mayor receptor de recursos se destinó para este tipo de infraestructura un 5,41% en 1999 y un 7.59% en el año 2000 del total del presupuesto anual, y tuvo el siguiente comportamiento en cumplimiento:

Transporte Publico			
Año	Presupuesto	Ejecucion	%
1999	204,122,902,562.00	161,852,280,680.00	79%
2000	255,626,071,477.74	252,247,280,322.00	99%

Tabla 16. Total presupuesto en Transporte Público 1999-2000

Fuente: Datos a la apropiación y ejecución presupuestal total de 1999-2000. Secretaria de Planeación de Bogotá.

4.3.5 Amortización Presupuestal 2001. Los proyectos del Plan de desarrollo Por la Bogotá que queremos (PBQQ) terminan de ser ejecutados en el 2001, año el cual entra a ejecutar también el Plan de desarrollo Bogotá para vivir todos del mismo lado (BVTML), respecto al Anexo D se dice que el total ejecutado en infraestructura durante este año presupuestalmente de PBQQ fue del 100%, y para la nueva administración BVTML fue del 95%.

Para el transporte Publico las dos administraciones ejecutaron el total de lo presupuestado para los proyectos referentes, de igual forma sucedió con la ejecución de programas de Salud y de Educación.

Tabla 17. Amortización de Transporte Público 2001

Transporte Publico			
	Presupuesto	Ejecucion	%
2001- PBQQ	102.180.831.281,00	102.180.831.281,00	100%
2001- BVTML	145.284.875.696,00	143.363.944.586,00	99%

Fuente: Datos de la apropiación y ejecución presupuestal total de 2001.
Secretaría de Planeación de Bogotá.

Respecto a la infraestructura vial, para los programas de PBQQ se ejecutó todo el total del presupuesto disponible que se tenía para dicho año, mientras que para BVTML se ejecutó el 89% del total disponible en los programas.

Tabla 18. Amortización de Infraestructura Vial 2001

	Vial		
	Presupuesto	Ejecucion	%
2001- PBQQ	21.473.682.341,00	21.472.280.708,00	100%
2001- BVTML	119.142.249.604,00	106.536.744.304,00	89%

Fuente: Datos de la apropiación y ejecución presupuestal total de 2001.
Secretaría de Planeación de Bogotá.

Tabla 19. Amortización de Salud 2001.

	Salud		
	Presupuesto	Ejecucion	%
2001- PBQQ	613.994.954,00	613.861.348,00	100%
2001- BVTML	2.582.851.988,00	2.582.844.110,00	100%

Fuente: Datos de la apropiación y ejecución presupuestal total de 2001.
Secretaría de Planeación de Bogotá.

Tabla 20. Amortización de Salud 2001

	Educación		
	Presupuesto	Ejecucion	%
2001- PBQQ	18.959.496.466,14	18.936.858.697,37	100%
2001- BVTML	9.793.546.882,41	9.745.115.002,32	100%

Fuente: Datos de la apropiación y ejecución presupuestal total de 2001.
Secretaría de Planeación de Bogotá.

4.4 BOGOTÁ PARA VIVIR TODOS DEL MISMO LADO – ANTANAS MOCKUS

Con la segunda alcaldía de Antanas Mockus se da continuidad a la mayor parte los proyectos de la administración anterior que concluye con la finalización de obras de la primera fase de Transmilenio y la iniciación de estudios para la segunda fase, a su vez se deja de lado la construcción de nuevas avenidas que crucen la ciudad en todo sentido.

En los dos años de gobierno pleno de esta administración del total del presupuesto anual se destinó un 17% en 2002 y un 12% en 2003 para la realización de las propuestas asociadas a la infraestructura objeto de estudio.

Tabla 21. Total presupuesto 2002-2003

	Apropiación disponible	Compromisos	%Ejec
Total 2002	3,092,150,485,907	2,905,653,551,367	94%
Total Infraestructura 2002	529,821,240,482	522,422,076,206.86	99%
Total 2003	4,421,463,178,433	3,836,824,979,452	87%
Total Infraestructura 2003	548,746,054,589	540,111,623,178	98%

Fuente: Datos de la apropiación y ejecución presupuestal total de 2002-2003. Secretaria de Planeación de Bogotá

A partir de esta administración ya se puede realizar el análisis unitario de cada uno de los tipos de infraestructura, se le recuerda al lector que no se puede realizar para las administraciones anteriores por falta de información anual.

La información presupuestal contenida en las tablas puede ser consultada en los anexos E.

4.4.1 Infraestructura Educativa. En términos presupuestales para la infraestructura educativa se encontró que las propuestas se concentran en el mantenimiento de las instituciones y su respectiva dotación como se ven en los Anexos E, donde no se encuentran programas de mayor impacto.

Del presupuesto total general anual en los años de gobierno pleno se destinó un 0.63% y un 1.08% únicamente, y consiguiente a esto como se ve en la tabla 22. para el año 2002 hubo una ejecución presupuestal del 98% donde en el año siguiente disminuyó un punto porcentual.

Tabla 22. Total presupuesto en Educación 2002-2003

Año	Educación		
	Presupuesto	Ejecucion	%
2002	19,401,580,966.66	19,104,856,945.86	98%
2003	47,543,983,450.05	46,058,600,305.31	97%

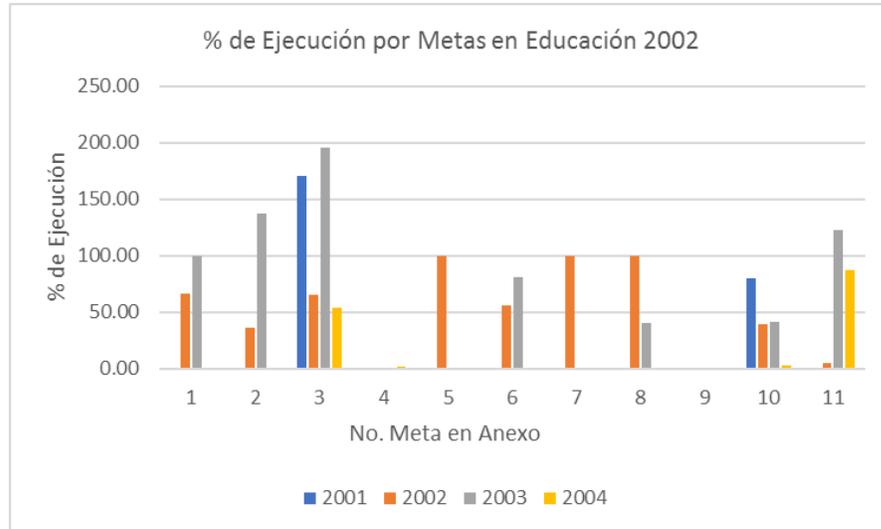
Fuente: Datos de la apropiación y ejecución presupuestal total de 2002-2003. Secretaria de Planeación de Bogotá.

En términos unitarios se encontraron 11 metas que formaban parte del desarrollo de infraestructura educativa que pueden ser consultadas en el anexo L1.

Para el año 2001 en los seis meses que se empieza a implementar el plan de desarrollo distrital denominado Bogotá para Vivir Todos del Mismo Lado se logró

un cumplimiento promedio de apenas 22.73% de lo programado para ese año, únicamente trabajando en dos metas de las 11 como se ve en la gráfica 1.

Grafica 1. % De ejecución por metas en educación 2002



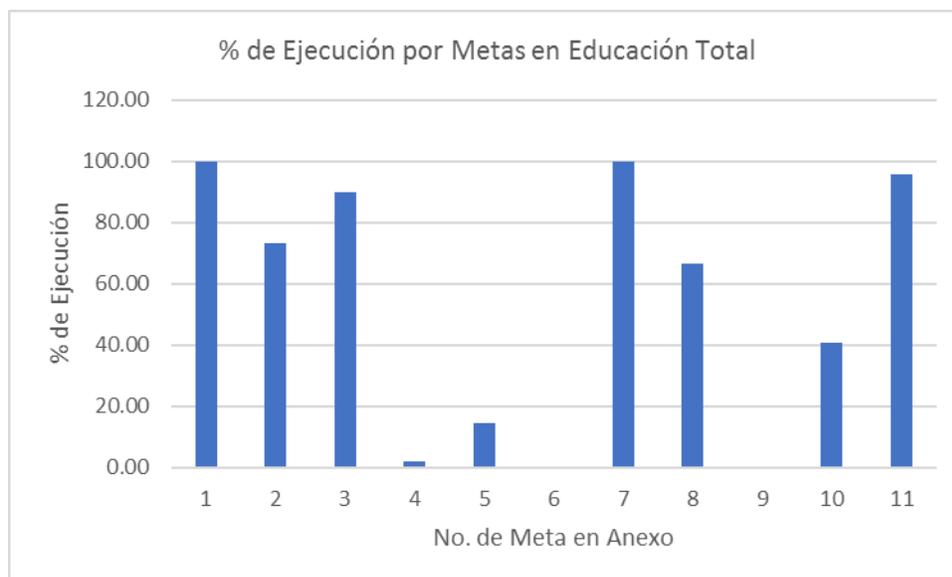
Fuente: Datos tomados de la secretaria de Planeación de Bogotá. Cumplimiento unitario Bogotá para vivir todos del mismo lado.

A partir del segundo año de gobierno y en plena implementación del plan de desarrollo se empieza a ver un mayor grado cumplimiento de lo programado para ese año con un promedio de cumplimiento de 51,74% en las distintas metas como también se ve en el anexo L1, sin embargo, para 2003 el cumplimiento de lo programado se ve superado en la ejecución en algunas de las metas. Para 2004 en los últimos 6 meses de ejecución del plan de desarrollo muchos de los objetivos quedan sin ejecución.

En cuanto a la ejecución total de las 11 metas relacionadas con la infraestructura educativa podemos ver que apenas 2 de ellas llegaron al 100% de ejecución y una en un 95.66% que corresponden a:

- 1. Construir Y Dotar 6 Unidades Operativas Jardines Sociales.
- 7. Complementar 22 Colegios Nuevos En La Dotación De Textos Para Biblioteca Y Mobiliario De Laboratorio, Lokers Y Otros.
- 11. Dotar Y Renovar 876 Aulas Con Mobiliario Escolar.

Grafica 2. % De educación por metas en educación total.



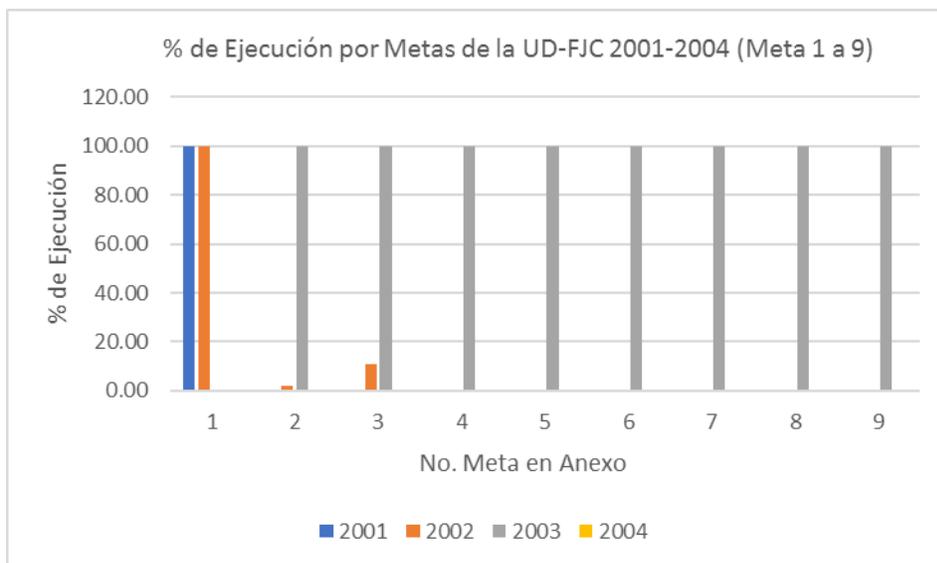
Fuente: Datos tomados de la secretaria de Planeación de Bogotá. Cumplimiento unitario Bogotá para vivir todos del mismo lado.

En lo relacionado con la Universidad Distrital Francisco José de Caldas las metas relacionadas con el desarrollo de la infraestructura de la misma están contenidas en los siguientes programas:

- 4144. Construcción Sede Central Facultad de Ingeniería. (Meta 1)
- 4147. Construcción Facultad del Medio Ambiente. (Metas de la 2 a la 9)
- 4149. Dotación de Laboratorios Universidad Distrital. (Metas de la 10 a la 18)

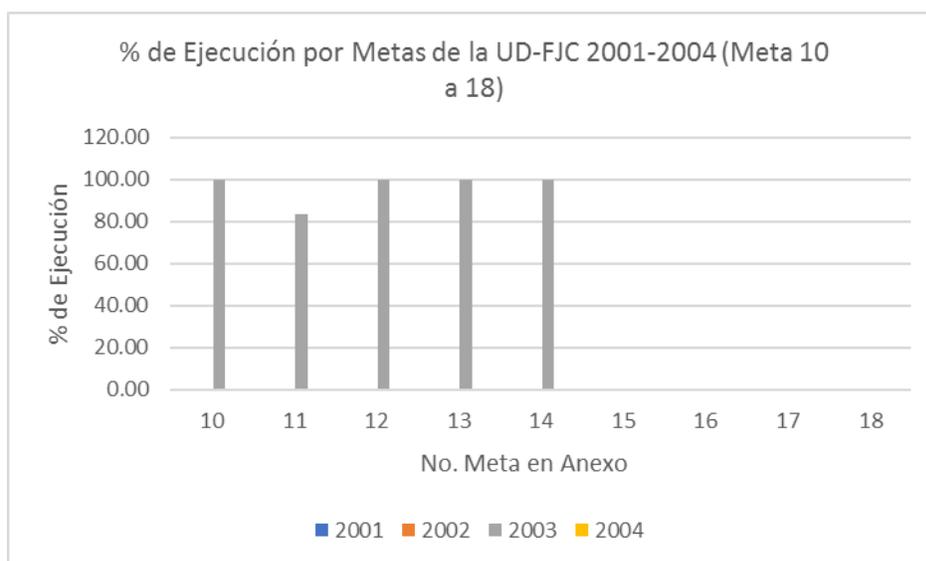
Como se puede ver en el grafico 4.3, de las 18 metas propuestas no se realizó ninguna ejecución durante 2001 y 2002, únicamente se cumplió la primera meta correspondiente a la finalización de la construcción de la sede central de ingenierías, hasta el año 2003 se realizó el trabajo de las metas correspondientes a la construcción de la facultad de medio ambiente y que se cumplieron en su totalidad, en cuento a la dotación de los laboratorios de la universidad solo se cumplieron las metas de la 10 a la 14; como también se puede ver en el anexo L2 durante el año 2004 no se realizó ninguna ejecución por parte de la UD.

Grafica 3. % De educación por metas de la UD-FJC 2001-2004 (META 1-9)



Fuente: Datos tomados de la secretaria de Planeación de Bogotá. Cumplimiento unitario Bogotá para vivir todos del mismo lado.

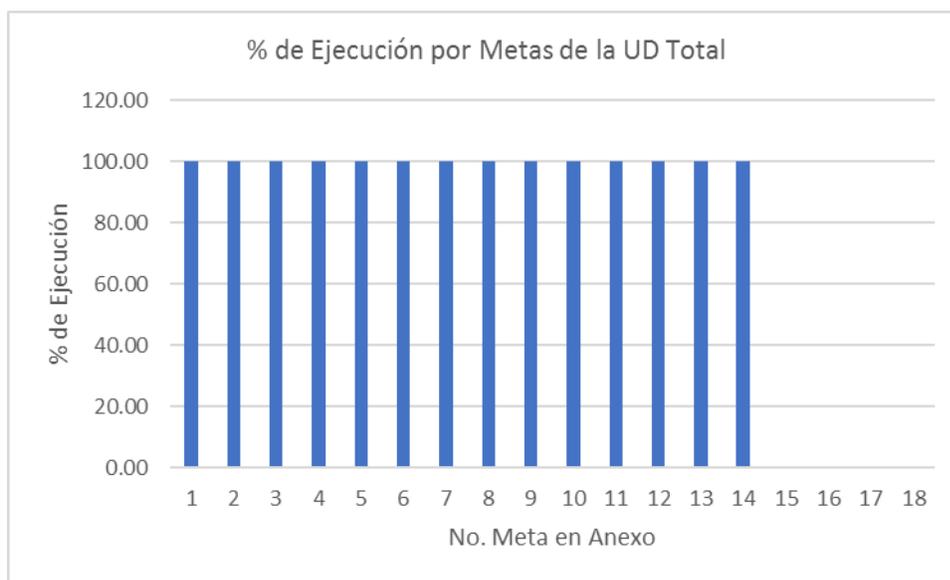
Grafica 4. % De ejecución por metas de UD-FJC 2001-2004 (META 10 A 18)



Fuente: Datos tomados de la secretaria de Planeación de Bogotá. Cumplimiento unitario Bogotá para vivir todos del mismo lado.

En cuanto a la ejecución total, la UD logro el cumplimiento total en 14 metas de las 18 estipuladas correspondientes principalmente a la construcción de la facultad de medio ambiente.

Grafica 5. % De ejecución por metas de la UD total



Fuente: Datos tomados de la secretaria de Planeación de Bogotá. Cumplimiento unitario Bogotá para vivir todos del mismo lado.

4.4.2 Infraestructura Hospitalaria. En cuanto a infraestructura hospitalaria solo se encuentra un proyecto asociado al mejoramiento, mantenimiento y dotación para las instituciones públicas de salud, de tal manera que del presupuesto total general anual de cada año de gobierno pleno se destinó un 0.38% y un 0.29%, como se nota en la Tabla 23 con un comportamiento en su cumplimiento del 100% anual.

Año	Salud		
	Presupuesto	Ejecucion	%
2002	11,725,717,453.00	11,716,152,826.00	100%
2003	12,675,000,000.00	12,502,888,404.00	99%

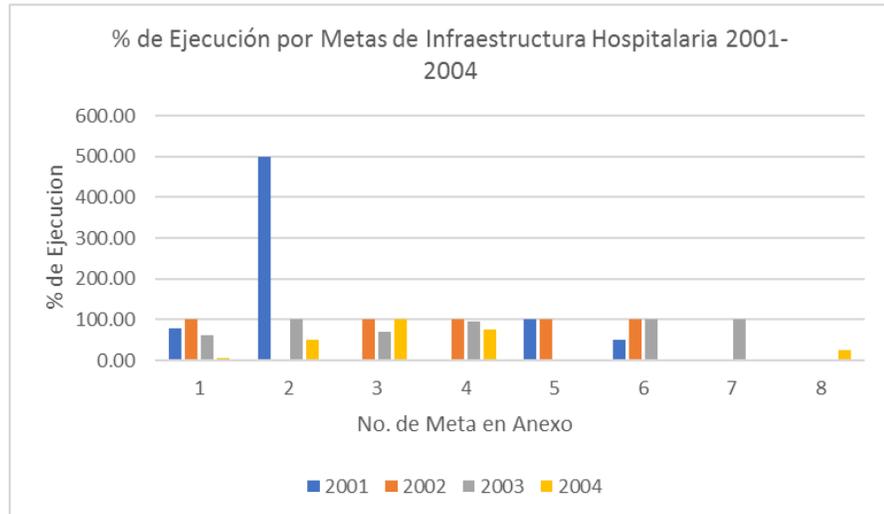
Tabla 23. Total presupuesto en Salud 2002-2003

Fuente: Datos a la apropiación y ejecución presupuestal total de 2002-2003. Secretaria de Planeación de Bogotá.

En términos unitarios se encontró que las metas se concentran principalmente en la adquisición para reemplazo y la dotación de nueva de equipos médicos que se incluyen todos en el programa 6201. Mejoramiento de la infraestructura física y de la dotación de las ESE.

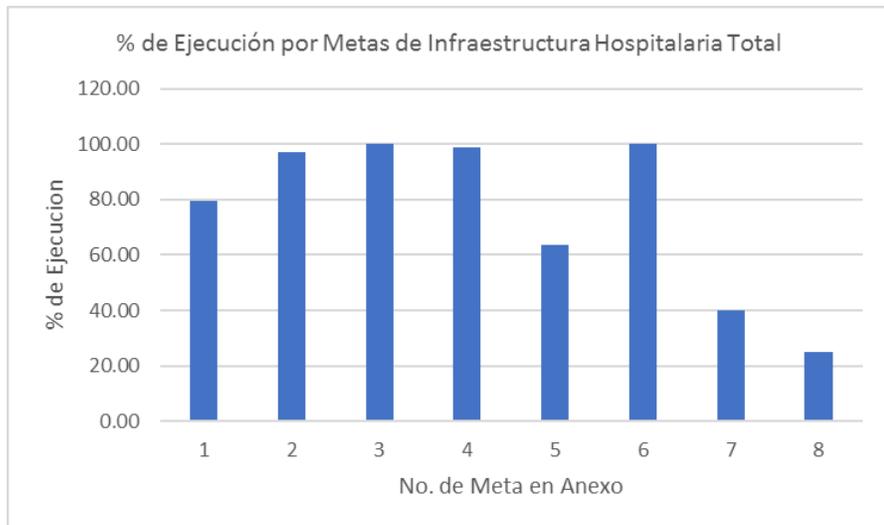
Como se puede ver en la gráfica 6 en la mayor parte de lo programado, establecido anualmente se cumplió a cabalidad menos la meta 5, 7 y 8 las cuales se pueden ver en el anexo L4 que en su cumplimiento total no superaron el 80%.

Grafica 6. % de Ejecución por Metas de Infraestructura Hospitalaria 2001-2004



Fuente: Datos tomados de la secretaria de Planeación de Bogotá. Cumplimiento unitario Bogotá para vivir todos del mismo lado

Grafica 7. % de Ejecución por Metas de Infraestructura Hospitalaria Total.



Fuente: Datos tomados de la secretaria de Planeación de Bogotá. Cumplimiento unitario Bogotá para vivir todos del mismo lado.

4.4.3 Infraestructura Vial. En infraestructura vial se disminuyó notablemente los trabajos de nuevas vías arteriales en la ciudad, se continuó con las vías regionales que permitirían la conexión de la ciudad con la región de manera más sencilla.

En términos de porcentaje del presupuesto general total destinado a este tipo de infraestructura bajo con respecto a las administraciones distritales pasadas, es decir, paso de estar por encima del 10% en 1999 a un 7,05% en 2002, lo que hace que hayan gastos menores para este año, pero como se estima en la Tabla 24 el comportamiento de ejecución se mantuvo de igual forma.

Tabla 24. Total presupuesto en Infraestructura Vial 2002-2003

Año	Vial		
	Presupuesto	Ejecucion	%
2002	217,953,174,363.00	212,509,777,455.00	98%
2003	215,838,572,571.00	213,446,038,500.00	99%

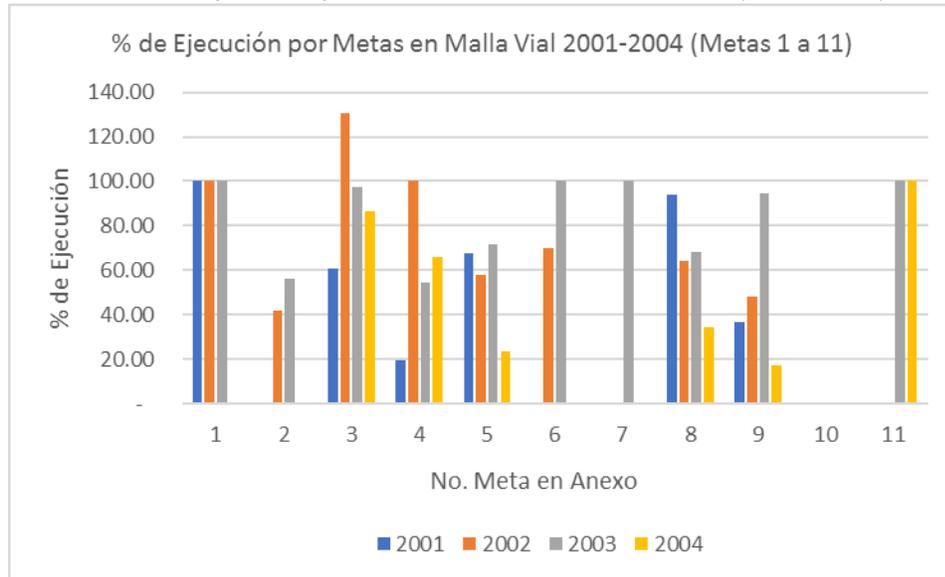
Fuente: Datos de la apropiación y ejecución presupuestal total de 2002-2003. Secretaria de Planeación de Bogotá.

En términos unitarios las metas relacionadas con la infraestructura vial de la capital se concentran en: el mantenimiento de los distintos tipos de malla vial, puentes peatonales y vehiculares, el desarrollo de nueva malla vial y el desarrollo de nuevas vías principales que están contenidas en los siguientes programas los cuales también se pueden ver detalladamente en el Anexo L3.

- 7262. Infraestructura vial y de espacio público para zonas de expansión de la ciudad. (Metas 1 y 2)
- 5054. Recuperación y Mantenimiento de la Malla Vial. (Metas de 3 a 7)
- 7048. Ampliación y Mejoramiento de la Malla Vial. (Metas de 8 a 11)
- 7263. Mantenimiento puentes peatonales y vehiculares. (Metas 12 y 13)
- 7265. Construcción puentes peatonales y vehiculares. (Metas de 14 a 18)
- 7260. Construcción de vías regionales. (Meta 19)
- 7258. Mejoramiento de la infraestructura vial y de espacio público en los barrios. (Meta 20 y 21).

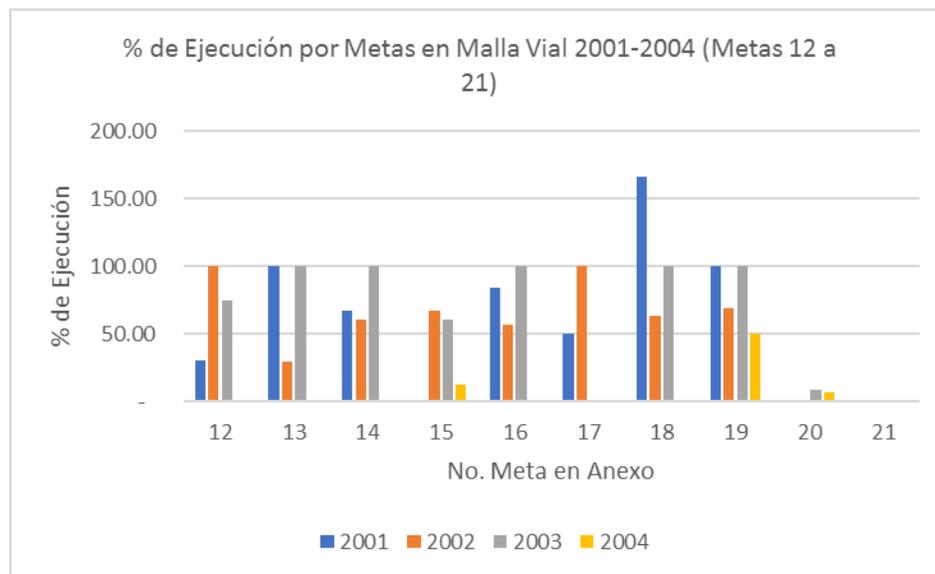
Como es posible ver en la gráfica 8. y en el anexo L3 el cumplimiento anual de lo programado se llevó a cabo principalmente en 2003 y 2004, es decir, en los últimos periodos de gobierno, en algunos casos la ejecución supero lo programado para ese año, sin embargo, se hizo en las metas de adquisición de predios para construcción de vías.

Grafica 8. % De ejecución por metas en malla vial 2001-2004 (META 1-11)



Fuente: Datos tomados de la secretaria de Planeación de Bogotá. Cumplimiento unitario Bogotá para vivir todos del mismo lado.

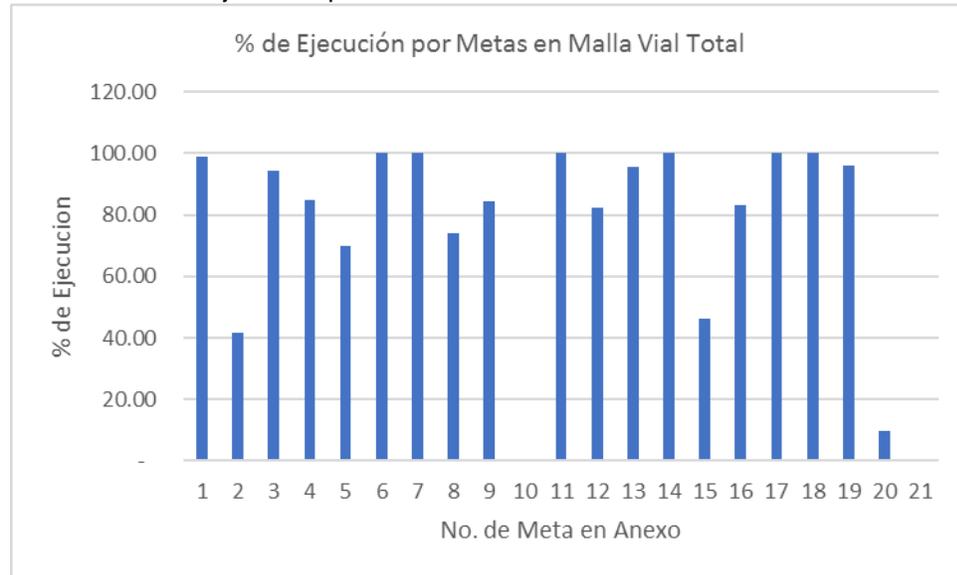
Grafica 9. % De ejecución por metas en malla vial 2001-2004 (META 12-21)



Fuente: Datos tomados de la secretaria de Planeación de Bogotá. Cumplimiento unitario Bogotá para vivir todos del mismo lado.

En cuanto a la ejecución total de las metas correspondientes a la infraestructura vial 12 de las 21 metas establecidas superaron el 80% de cumplimiento.

Grafica 10. % De ejecución por metas en malla vial total



Fuente: Datos tomados de la secretaria de Planeación de Bogotá. Cumplimiento unitario Bogotá para vivir todos del mismo lado

4.4.4 Infraestructura de Transporte Público. Algo que caracterizó el plan de desarrollo de Bogotá para Vivir Todos del Mismo Lado fue la implementación del sistema de transporte masivo BRT de Bogotá llamado Transmilenio con la finalización de la construcción de la primera fase que comprendía las troncales de la Calle 80, Autopista Norte y la Avenida Caracas.

Como porcentaje del presupuesto general total se destinó un 9% en 2002 y 6% en 2003 para la consolidación del sistema de transporte masivo. Tuvo un comportamiento de cumplimiento presupuestal de las metas asociadas a este tipo de infraestructura de por encima del 98%.

Tabla 25. Total presupuesto en Transporte Publico 2002-2003

Año	Transporte Publico		
	Presupuesto	Ejecucion	%
2002	276,240,767,699.00	275,698,931,993.00	100%
2003	272,688,498,568.00	268,104,095,968.38	98%

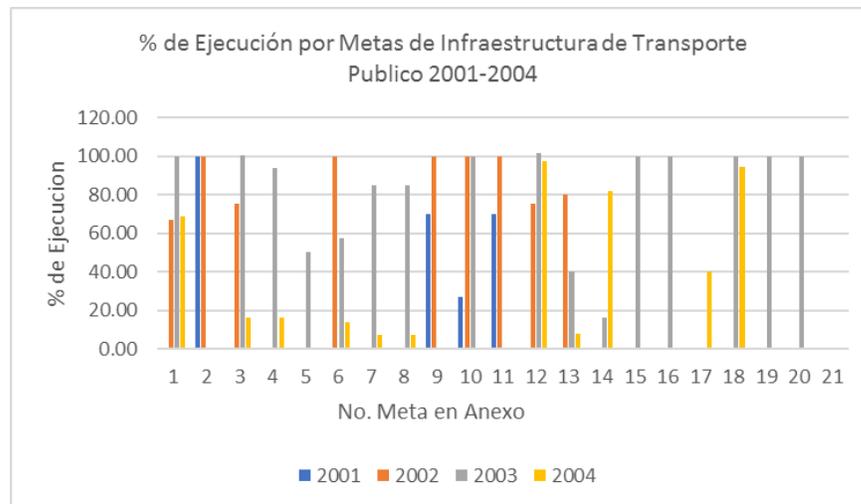
Fuente: Datos de la apropiación y ejecución presupuestal total de 2002-2003. Secretaria de Planeación de Bogotá

Para el cumplimiento unitario toman las metas relacionadas con la construcción de las troncales mencionadas anteriormente con sus respectivos mobiliarios, puentes peatonales y vehiculares, señalización, estaciones y su mantenimiento y rehabilitación.

Todo eso contenido en el programa 7041. Infraestructura para el Transporte Público que contiene 21 metas asociadas a lo mencionado anteriormente.

La ejecución anual de cada una de las meta se puede observar en el anexo L5 junto a la gráfica 11, la cual nos permite identificar que en el año 2003 fue se realizaron la mayor parte de los trabajos.

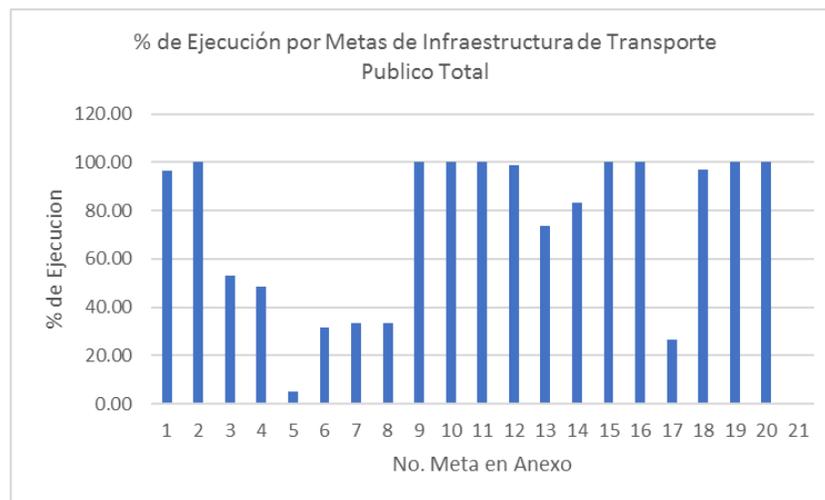
Grafica 11. % de Ejecución por Metas de Infraestructura de Transporte Publico 2001-2004



Fuente: Datos tomados de la secretaria de Planeación de Bogotá. Cumplimiento unitario Bogotá para vivir todos del mismo lado.

A su vez el cumplimiento total nos permite ver que 12 de las 21 metas establecidas para la infraestructura de transporte público se cumplieron por encima del 80%.

Grafica 12. % de Ejecución por Metas de Infraestructura de Transporte Publico Total



Fuente: Datos tomados de la secretaria de Planeación de Bogotá.
Cumplimiento unitario Bogotá para vivir todos del mismo lado.

4.4.5 Amortización Presupuestal 2004. Para el 2004 empieza la administración de Luis Garzón Bogotá sin Indiferencia (BSI) y termina la administración de Antanas Mockus Bogotá Para Vivir Todos del Mismo Lado (BVTML), de las cuales como se ve en el Anexo F BVTML ejecuta del presupuesto total para infraestructura el 99% de lo disponible en el 2004 para los proyectos, mientras que BSI ejecuta un 86% en infraestructura de los programas.

Teniendo en cuenta que es el último año de ejecución del Plan de desarrollo BVTML se ve reflejado que para estos programas se usó todo lo disponible que se tenía para dichos programas de Transporte Público, Infraestructura Vial, Salud y Educación.

Tabla 26. Amortización en Transporte Público 2004

	Transporte Público		
	Presupuesto	Ejecucion	%
2004-BVTML	171.328.278.537,94	170.701.019.483,94	100%
2004-BSI	176.801.036.451,00	131.551.758.799,28	74%

Fuente: Datos de la apropiación y ejecución presupuestal total de 2004.
Secretaria de Planeación de Bogotá

Bogotá Sin Indiferencia uso del presupuesto para Transporte Público un 74% de lo que se tenía disponible, mientras que para infraestructura vial el porcentaje de uso fue más alto como se ve en la Tabla 4.4.7 donde se refleja un 93%.

Tabla 27. Amortización en Transporte Público 2004

	Vial		
	Presupuesto	Ejecucion	%
2004-BVTML	38.186.749.912,00	38.186.745.950,00	100%
2004-BSI	152.383.885.801,00	141.733.998.226,00	93%

Fuente: Datos de la apropiación y ejecución presupuestal total de 2004.
Secretaria de Planeación de Bogotá

La alcaldía de Luis Garzón no muestra ningún porcentaje de ejecución en salud para el 2004, es decir no hubo uso del presupuesto como se estima en la Tabla 4.4.8; por otra parte se muestra que en donde uso un gran porcentaje de presupuesto fue para educación como se encuentra en la Tabla 4.4.9 que muestra un 97% de uso de lo disponible para dicha infraestructura.

Tabla 28. Amortización en Transporte Público 2004

	Salud		
	Presupuesto	Ejecucion	%
2004-BVTML	939.652.012,00	939.652.012,00	100%
2004-BSI	100.000.000,00	-	0%

Fuente: Datos de la apropiación y ejecución presupuestal total de 2004. Secretaria de Planeación de Bogotá

Tabla 29. Amortización en Transporte Público 2004

	Educación		
	Presupuesto	Ejecucion	%
2004-BVTML	2.541.844.788,90	2.541.837.937,54	100%
2004-BSI	86.991.428.208,10	84.656.231.215,14	97%

Fuente: Tabla elaborada por autores en base a datos a la apropiación y ejecución presupuestal total de 2004. Secretaria de Planeación de Bogotá

4.5 BOGOTÁ SIN INDIFERENCIA – LUIS EDUARDO GARZÓN

La alcaldía de Luis Eduardo Garzón se caracterizó principalmente por un aumento de la inversión social y una alta inversión en el sector educativo. A su vez fue la primera alcaldía en tener 4 años de gobierno y marcaría también una continuidad de gobiernos con tendencias de izquierda en los siguientes 12 años (2004-2015).

En general se presenta un aumento importante en el porcentaje del presupuesto destinado a la infraestructura objeto de estudio, que en los años de gobierno pleno 2005, 2006, y 2007 fue de 20%, 24% y 26% respectivamente, donde para estos años el porcentaje total de ejecución presupuestal para infraestructura estuvieron por encima del 81% mostrando no un uso máximo del presupuesto mayor al 95%.

	Apropiacion disponible	Ejecución	%Ejec
Total 2005	4,437,784,610,952	4,211,040,334,600	95%
Total Infraestructura 2005	889,713,538,153.40	810,136,455,707.05	91%
Total 2006	5,734,105,901,984	5,317,511,431,918	93%
Total Infraestructura 2006	1,395,918,978,128.28	1,224,253,798,116.48	88%
Total 2007	5,942,928,452,048	5,734,619,222,406	96%
Total Infraestructura 2007	1,522,696,001,876.00	1,418,110,077,267.62	93%

Tabla 30. Total presupuesto 2005-2007

Fuente: Datos de la apropiación y ejecución presupuestal total de 2005-2007. Secretaria de Planeación de Bogotá

La información presupuestal contenida en las tablas puede ser consultada en los anexos G.

4.5.1 Infraestructura Educativa. Las metas establecidas en cuanto a la infraestructura educativa se concentra principalmente en la dotación, mantenimiento, reubicación y mejoramiento de los establecimientos educativos distritales existentes en su momento, junto con esto cabe resaltar que se plantea la construcción de 39 nuevos planteles educativos en zonas de alta demanda con capacidad de entre 1000 y 1500 cupos.

Como porcentaje destinado del total del presupuesto general encontramos que se mantuvo en todos los años de gobierno pleno superior a un 5% y a su vez el cumplimiento anual presupuestal fue superior al 95%.

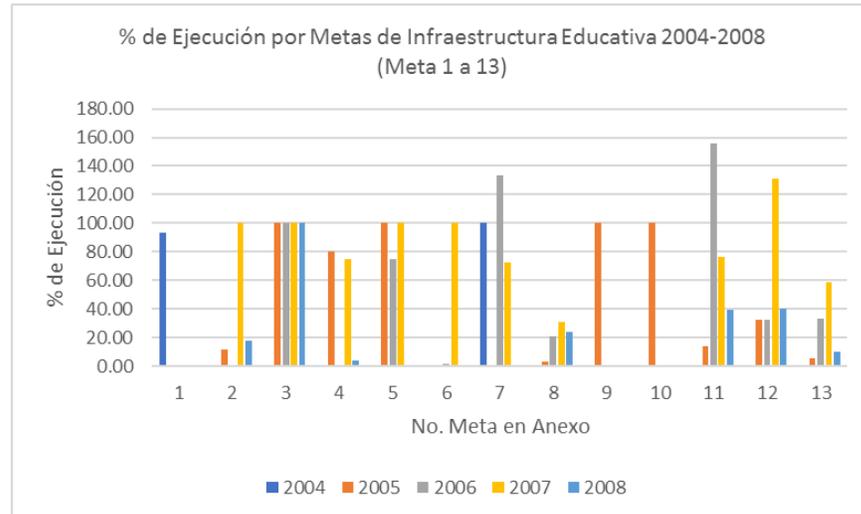
Tabla 31. Total presupuesto en Educación 2005-2007

Año	Educación		
	Presupuesto	Ejecucion	%
2005	241,963,966,535.40	229,550,334,478.05	95%
2006	322,786,746,055.28	316,815,070,752.06	98%
2007	396,946,284,969.00	376,769,914,482.35	95%

Fuente: Datos a la apropiación y ejecución presupuestal total de 2005-2007. Secretaria de Planeación de Bogotá

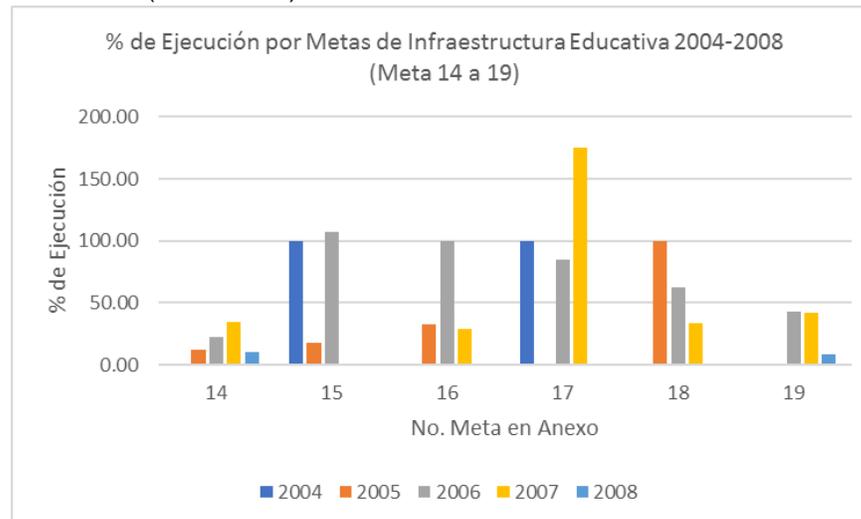
Como se observa en el anexo M1, y el grafico 4.11 el cumplimiento anual de varias de la metas se logró cumplir, sin embargo, se ve también que los trabajos se realizan principalmente entre 2006 y 2007.

Grafica 13. % de Ejecución por Metas de Infraestructura Educativa 2004-2008 (META 1-13)



Fuente: Datos tomados de la secretaria de planeación de Bogotá. Cumplimiento unitario Bogotá sin indiferencia.

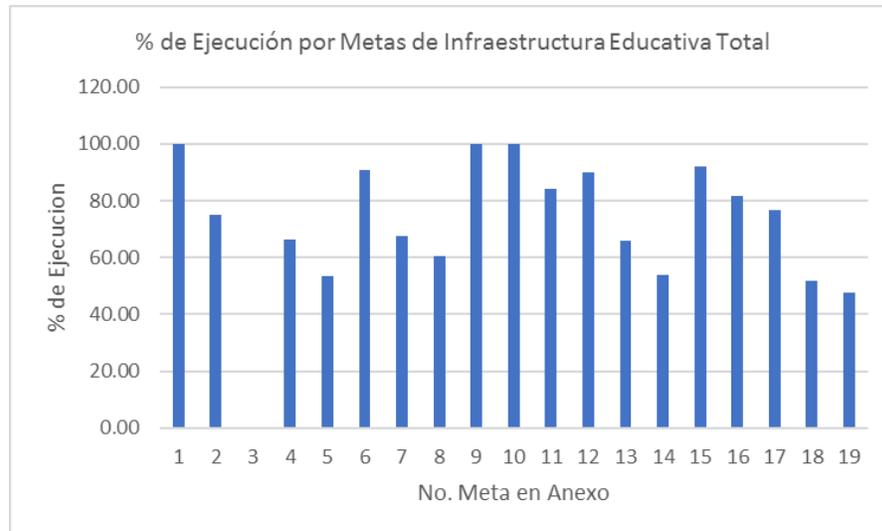
Grafica 14. % de Ejecución por Metas de Infraestructura Educativa 2004-2008 (META 14-19)



Fuente: Datos tomados de la secretaria de planeación de Bogotá. Cumplimiento unitario Bogotá sin indiferencia.

A pesar de lo dicho anteriormente solo 8 de las 19 metas superan el 80% de cumplimiento, entre los que no entraron se incluye el objetivo de construir 39

planteles educativos con capacidad de 1000 y 1500 estudiantes (meta 14), de los cuales se construyeron 21 que equivale a un 53,85%.



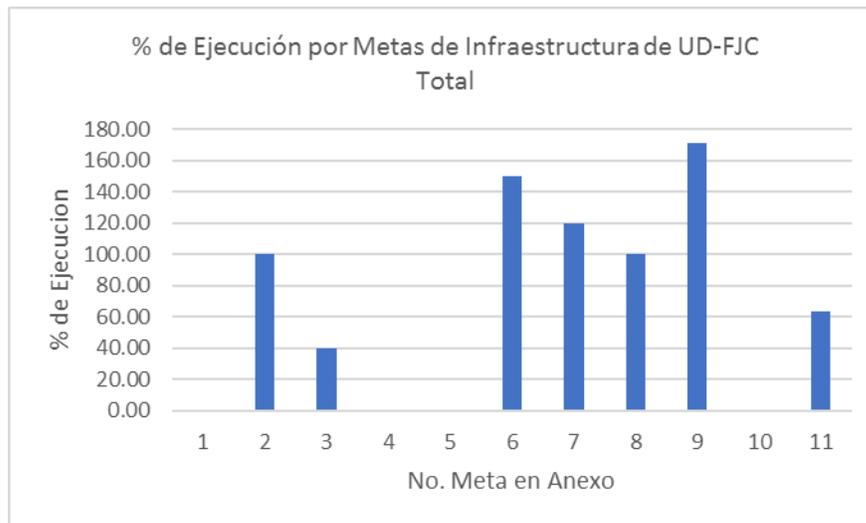
Grafica 15. % de Ejecución por Metas de Infraestructura Educativa Total

Fuente: Datos tomados de la secretaria de planeación de Bogotá. Cumplimiento unitario Bogotá sin indiferencia.

Por parte de la UD-FJC las metas en esta administración se concentran principalmente en la facilitación de la dotación de los laboratorios y el mejoramiento, mantenimiento y rehabilitación de las sedes construidas de la universidad como se ve en el anexo M2, así también como la construcción de la nueva sede en Bosa Porvenir.

Los programas que contienen las metas mencionadas anteriormente son:

- 379. Construcción nueva sede universitaria Ciudadela El Porvenir – Bosa. (Metas 1 y 2)
- 380. Mejoramiento y ampliación de la infraestructura física de la Universidad. (Metas 3 y 4)
- Reforzamiento estructural planta física de la Universidad Distrital. (Meta 5)
- 4149. Dotación de laboratorios Universidad Distrital. (Metas de 6 a 11)



Grafica 16. % de Ejecución por Metas de Infraestructura de UD-FJC Total

Fuente: Datos tomados de la secretaria de planeación de Bogotá. Cumplimiento unitario Bogotá sin indiferencia.

Como se puede ver en la gráfica 4.13, en la ejecución de las metas mencionadas anteriormente, se puede ver que en el caso de la construcción de la nueva sede de la UD en Bosa Porvenir se cumplió la meta de la consecución de una licencia de construcción, pero no hubo avance en tema de infraestructura.

Por otra parte varias metas relacionadas a la dotación de los laboratorios se lograron cumplir y sobrepasar.

4.5.2 Infraestructura Hospitalaria. En infraestructura hospitalaria como viene siendo continuo en todas las administraciones la inversión es muy baja, como porcentaje del presupuesto total general anual solo se le destino en cada año de gobierno pleno un 0.02% en 2005, un 0.01% en 2006 y apenas un 0.003% en 2007. En la Tabla 4.5.3 se muestra que el cumplimiento anual presupuestal para infraestructura estuvo al 100%, es decir se empleó para aquellos programas de salud el total del presupuesto que se tenía para dichos años.

Tabla 32. Total presupuesto en Salud 2005-2007

Año	Salud		
	Presupuesto	Ejecucion	%
2005	878,073,982.00	878,073,981.00	100%
2006	336,356,989.00	336,356,989.00	100%
2007	197,344,705.00	197,344,705.00	100%

Fuente: Datos a la apropiación y ejecución presupuestal total de 2005-2007. Secretaria de Planeación de Bogotá.

En términos unitarios no se encontraron metas concretas y acumulativas que permitieran ver el cumplimiento de la administración como se puede ver en el anexo M4, el único programa asociado a la infraestructura hospitalaria es el 342. Desarrollo de la dirección del sistema territorial de salud y fortalecimiento de la red pública hospitalaria el cual incluye las siguientes metas:

- En Las 26 Ese Ejecutar Obras Y Suministrar Dotación: No es una meta acumulativa que permite ver el avance anual.
- 6 Obras Y Suministrar Dotación Para La SDS: al igual que la meta anterior no es acumulativa y n permite ver el avance hecho por la administración distrital en temas de desarrollo de la infraestructura
- Ejecutar 13 Obras De Infraestructura Y Suministrar Dotación Para La Secretaría Distrital De Salud: Acumulativa, se cumplió al 100%.

4.5.3 Infraestructura Vial. En cuanto a la infraestructura vial las metas establecidas se concentran en los siguientes siete programas:

- 234. Desarrollo y sostenibilidad de la infraestructura local. (Metas de la 1 a la 4)
- 408. Recuperación, rehabilitación y mantenimiento de la malla vial. (Meta 5)
- 7260. Construcción de vías regionales. (Metas de 6 a 8)
- 7262. Infraestructura vial y de espacio público para zonas de expansión de la ciudad. (Metas 9 y 10)
- 220. Desarrollo y sostenibilidad de la infraestructura asociada a la Red de Centralidades. (Metas de 11 a 19)

- 7254. Modernización, expansión y mantenimiento del sistema integral de control de tránsito. (Metas de 20 a 23)
- 247. Desarrollo y sostenibilidad de la infraestructura rural. (Metas de 24 a 28)

En términos presupuestales este tipo de infraestructura fue el mayor receptor de recursos teniendo un 5,95% en 2005, un 9.41% en 2006 y un 10.39% en 2007 con respecto al presupuesto total general anual con un cumplimiento presupuestal superior al 90%, con respecto al Anexo G2 se encuentra que en el año 2006 lo usado del presupuesto a comparación de los otros años para infraestructura vial fueron menores.

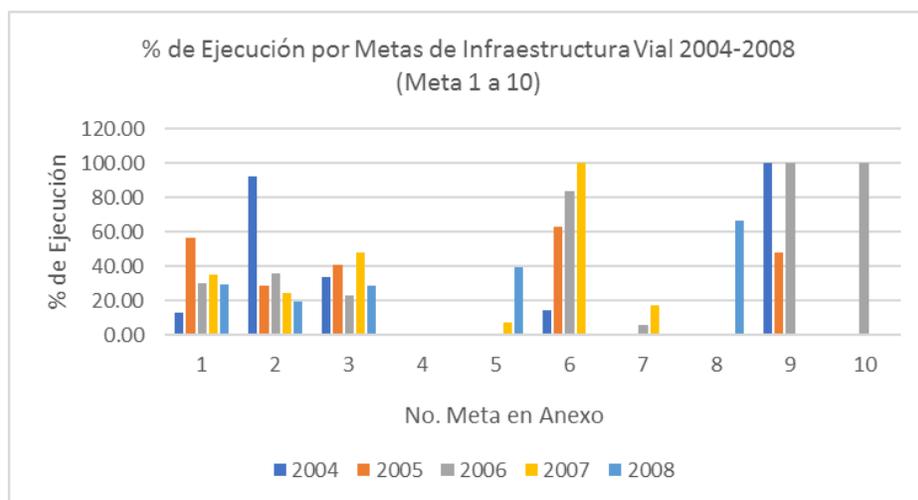
Tabla 33. Total presupuesto en Infraestructura Vial 2005-2007

Año	Vial		
	Presupuesto	Ejecucion	%
2005	264,269,552,266.00	259,737,342,670.00	98%
2006	539,507,791,145.00	484,082,001,603.00	90%
2007	617,452,830,390.00	573,220,375,163.00	93%

Fuente: Datos a la apropiación y ejecución presupuestal total de 2005-2007. Secretaria de Planeación de Bogotá.

La ejecución anual de la infraestructura vial se puede ver en la gráfica 4.14 y por el anexo M3 que las metas asociadas al programa 7254 se cumplieron y se sobrepasarnos en algunos años, esto debido que son metas de instalación de señales y demarcación de vías. La mayor parte del cumplimiento se generó 2006. También se puede ver que las metas asociadas al programa 234 no se cumplieron anualmente y su ejecución fue menor a un 60% la mayor parte de los años.

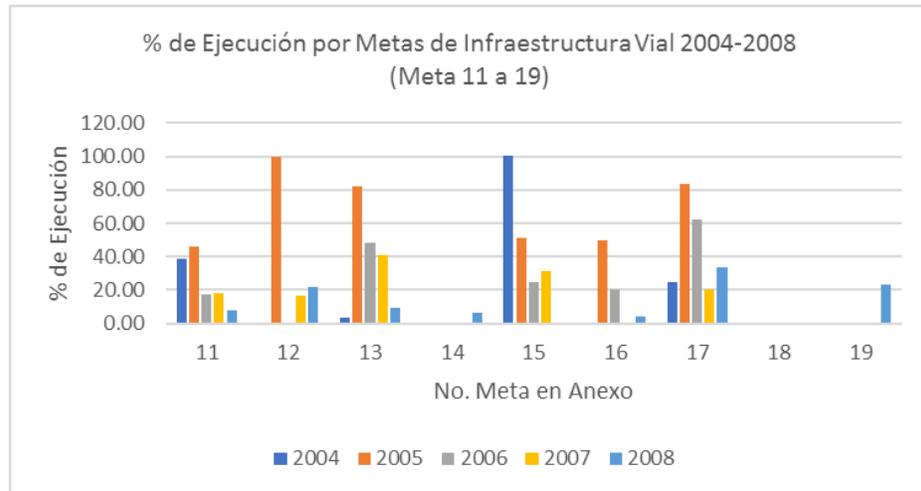
Grafica 17. % de Ejecución por Metas de Infraestructura Vial 2004-2008



Total (META 1-10)

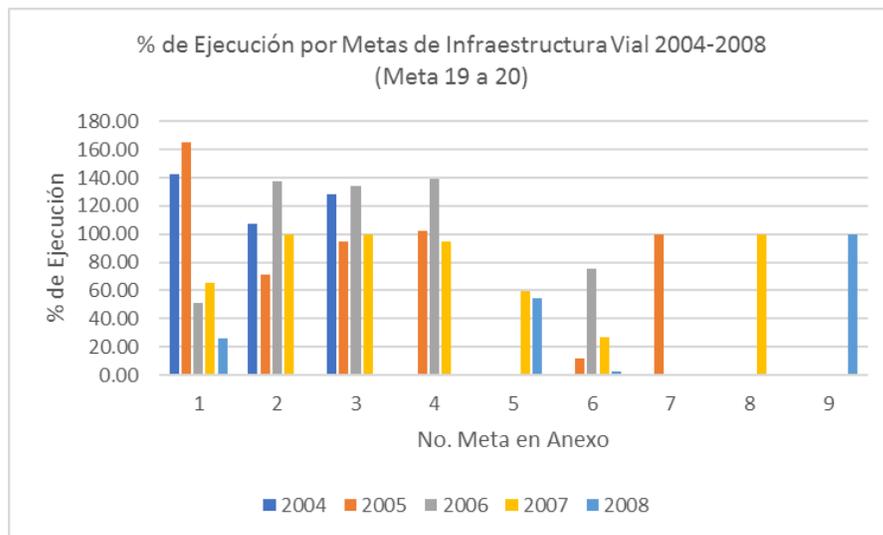
Fuente: Datos tomados de la secretaria de planeación de Bogotá. Cumplimiento unitario Bogotá sin indiferencia

Grafica 18. % de Ejecución por Metas de Infraestructura Vial 2004-2008 Total (META 11-19)



Fuente: Datos tomados de la secretaria de planeación de Bogotá. Cumplimiento unitario Bogotá sin indiferencia

Grafica 18. % de Ejecución por Metas de Infraestructura Vial 2004-2008

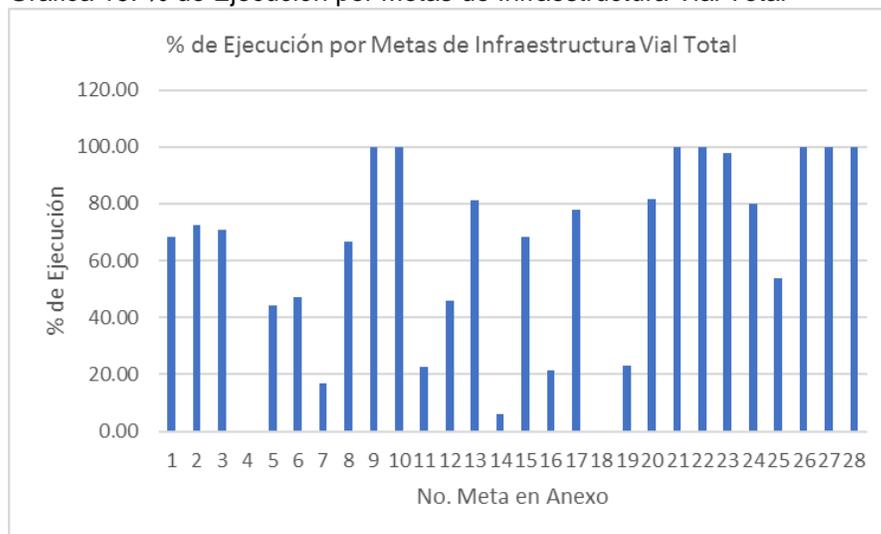


Total (META 11-19)

Fuente: Datos tomados de la secretaria de planeación de Bogotá. Cumplimiento unitario Bogotá sin indiferencia

Mediante el grafico 4.15 de la ejecución total del plan de desarrollo en cuanto a estas metas podemos ver que los objetivos planteados en cuanto mantenimiento, rehabilitación y recuperación de la malla vial tanto Arterial como Local no tuvieron un cumplimiento alto.

Grafica 19. % de Ejecución por Metas de Infraestructura Vial Total



Fuente: Datos tomados de la secretaria de planeación de Bogotá. Cumplimiento unitario Bogotá sin indiferencia

4.5.4 Infraestructura de Transporte Público. El segundo mayor receptor de recursos en su momento fue este tipo de infraestructura recibiendo como porcentaje del presupuesto total anual un 8.62% en 2005, un 9.30% en 2006 y un 8.55% en 2007 con el fin de dar cumplimiento al programa 7041 Infraestructura urbana integral para el transporte público – Transmilenio. Por su parte tuvo un cumplimiento presupuestal anual por debajo del 92% como se aprecia en la Tabla 4.5.5, donde para el año 2006 se estima un bajo uso de este presupuesto.

Tabla 34. Total presupuesto en Transporte Publico 2005-2007

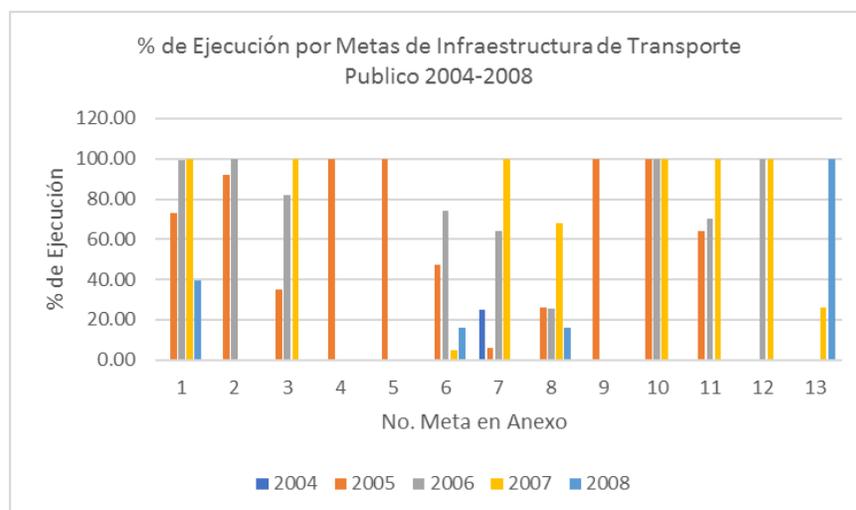
Año	Transporte Publico		
	Presupuesto	Ejecucion	%
2005	382,601,945,370.00	319,970,704,578.00	84%
2006	533,288,083,939.00	423,020,368,772.42	79%
2007	508,099,541,812.00	467,922,442,917.27	92%

Fuente: Datos de la apropiación y ejecución presupuestal total de 2005-2007. Secretaria de Planeación de Bogotá.

Como se puede ver en el anexo M5, la administración terminó algunas obras establecidas en la alcaldía anterior y se establecen nuevas asociadas a la fase 2 del sistema, sin embargo, no se establecen en las metas las troncales que se iban a construir. El programa que contiene las 13 metas es: 7041. Infraestructura urbana integral para el transporte público – Transmilenio.

La ejecución anual de las metas establecidas en este programa permite evidenciar que se cumplió en su mayoría.

Grafica 20. % de Ejecución por Metas de Infraestructura de Transporte

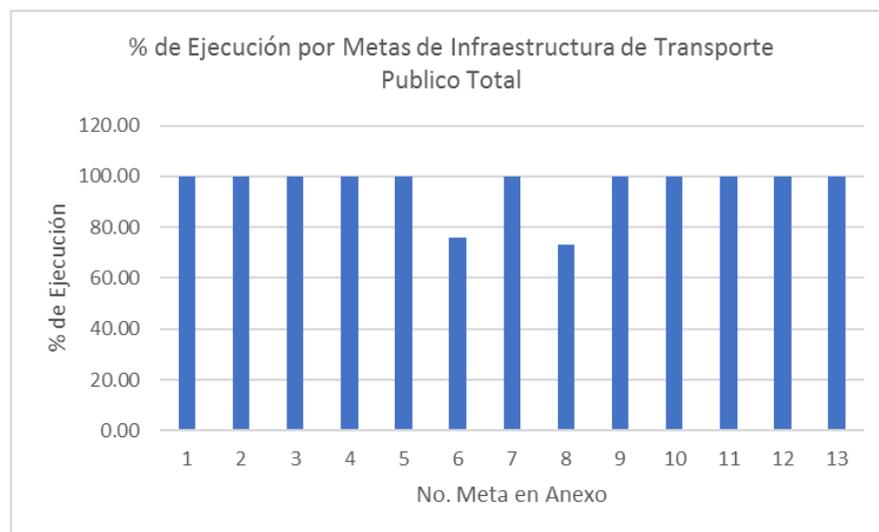


Publico 2004-2008

Fuente: Datos tomados de la secretaria de planeación de Bogotá. Cumplimiento unitario Bogotá sin indiferencia

En cuanto a la ejecución total, nos permite ver aún mejor que muchas de las metas establecidas se cumplieron, incluso las que hacían parte la culminación de trabajos empezados en la alcaldía anterior.

Grafica 21. % de Ejecución por Metas de Infraestructura de Transporte Publico Total



Fuente: Datos tomados de la secretaria de planeación de Bogotá. Cumplimiento unitario Bogotá sin indiferencia.

4.5.5 Amortización Presupuestal 2008. En este mismo año de 2008 los planes de desarrollo Bogotá Sin Indiferencia (BSI) y Bogotá Positiva (BP) fueron ejecutados en el mismo año, como se puede ver en el anexo H se muestra que BP finalizo ejecutando un presupuesto total en infraestructura y BP ejecuto un 82% de lo disponible para infraestructura.

El plan de desarrollo Bogotá Sin Indiferencia (ver anexo H) mostro que en este último año de ejecución de los programas tanto de Transporte Publico y Vial se ejecutó el 100% de los disponible, y para Salud y Educación el 99%, lo que quiere decir que se usos el disponible que se tenía para este año en infraestructura en total.

Bogotá Positiva muestra ejecuciones del 79% promedio en ejecución presupuestal para educación, por otra parte para Transporte Publico e Infraestructura Vial se promedia que un 85% de ejecución total de las apropiaciones disponible, donde sí se cómo también se ve en el Anexo H BP no ejecuto ningún presupuesto para Salud.

4.6 BOGOTÁ POSITIVA – SAMUEL MORENO

Esta administración es recordada por el sonado caso de corrupción que se presentó en la construcción de la fase 3 de Transmilenio y otras obras asociadas principalmente al sector de movilidad y transporte público y que provocó un fuerte rezago tanto en las finanzas de la ciudad como del desarrollo de la infraestructura.

El porcentaje destinado a la infraestructura objeto de estudio en esta administración continua en la línea de la administración anterior con un 26% en 2009, un 24% en 2010 y un 27% en 2011, sin embargo se ve una caída importante en la ejecución general de la infraestructura a un 63%, datos los cuales también se pueden apreciar en los Anexos I de mejor manera.

	Apropiacion disponible	Compromisos	%Ejec
Total 2009	7,778,099,301,485	7,295,116,423,958	94%
Total Infraestructura 2009	2,010,728,029,542	1,838,732,480,790	91%
Total 2010	7,912,603,917,272	7,287,826,838,420	92%
Total Infraestructura 2010	1,931,091,142,641	1,516,395,547,981	79%
Total 2011	7,863,450,048,973	6,660,335,276,982	85%
Total Infraestructura 2011	2,146,906,007,294	1,356,320,650,307	63%

Tabla 35. Total presupuesto 2009-2011

Fuente: Tabla elaborada por autores en base a datos a la apropiación y ejecución presupuestal total de 2009-2011. Secretaria de Planeación de Bogotá

4.6.1 Infraestructura Educativa.

En cuanto a la infraestructura educativa las metas establecidas se centran en la dotación de elementos pedagógicos a los colegios de la red de colegios oficiales y a su vez la conservación de los mismos.

Desde el punto de vista presupuestal, este tipo de infraestructura recibió como parte del presupuesto anual general apenas un 1.70% en 2009, un 1.90% en 2010 y un 1.84% en 2011.

Por su parte la ejecución anual presenta un comportamiento de cumplimiento presupuestal bajo, en especial en 2011 que apenas se llegó a ejecutar el 50% de lo establecido para ese año, teniendo en cuenta la Tabla 4.6.2 se estima que en esta administración lo usado para educación teniendo en cuenta los presupuestos anuales estuvieron por encima del 50% y debajo del 72.

Tabla 36. Total presupuesto en Educación 2009-2011

Año	Educación		
	Presupuesto	Ejecucion	%
2009	132,535,944,336.00	95,425,653,562.00	72%
2010	150,533,203,625.00	100,254,847,614.00	67%
2011	144,728,122,964.00	72,940,625,232.00	50%

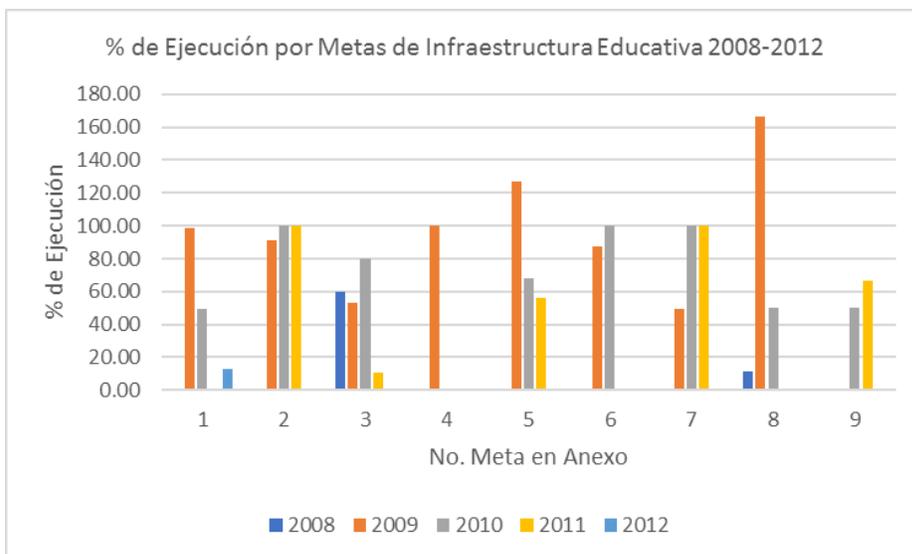
Fuente: Tabla elaborada por autores en base a datos a la apropiación y ejecución presupuestal total de 2009-2011. Secretaria de Planeación de Bogotá

Los programas que recogen las metas mencionadas anteriormente son:

- 559. Dotación de la infraestructura educativa y administrativa de la Secretaría de Educación Distrital (Metas de 1 a 7).
- 563. Construcción y conservación de la infraestructura del sector educativo oficial. (Metas 8 y 9).

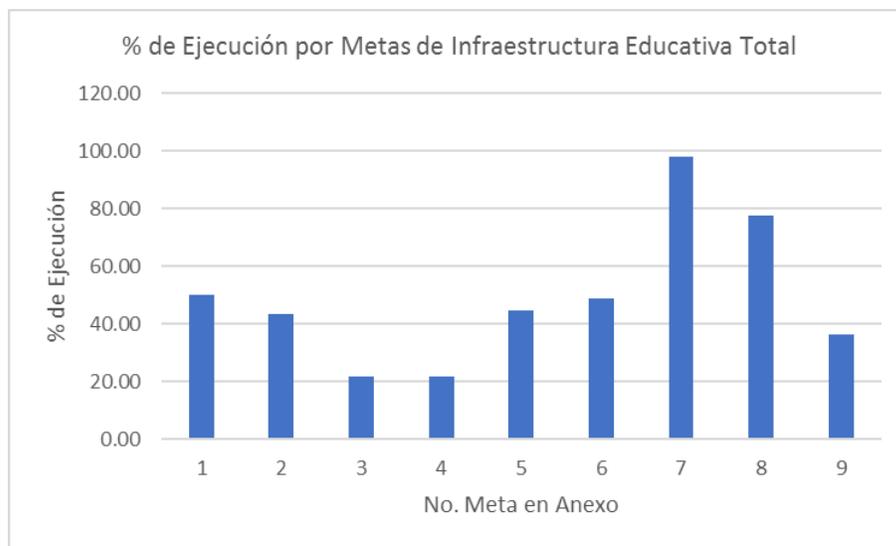
La ejecución de anualizada fue claramente más notoria en el año 2009, sin embargo esto no implica que en la ejecución total fuera completa. Como se puede ver en el anexo N1, hubo una alta ejecución en la meta 7 seguida de la 8 en el total como también se puede ver en el grafico 4.18, donde se muestra que entre esta administración las ejecuciones fueron más notorias.

Grafica 22. % de Ejecución por Metas de Infraestructura Educativa 2008-2012



Fuente: Datos tomados de la secretaria de planeación de Bogotá. Cumplimiento unitario Bogotá Positiva.

En cuanto a la ejecución total solo la meta 7 supero el 80% como se ve en el grafico 22, donde como se dijo anteriormente las metas 7 y 8 tuvieron más relevancia en esta administración (ver anexo N1).



Grafica 23. % de Ejecución por Metas de Infraestructura Educativa Total

Fuente: Datos tomados de la secretaria de planeación de Bogotá. Cumplimiento unitario Bogotá Positiva.

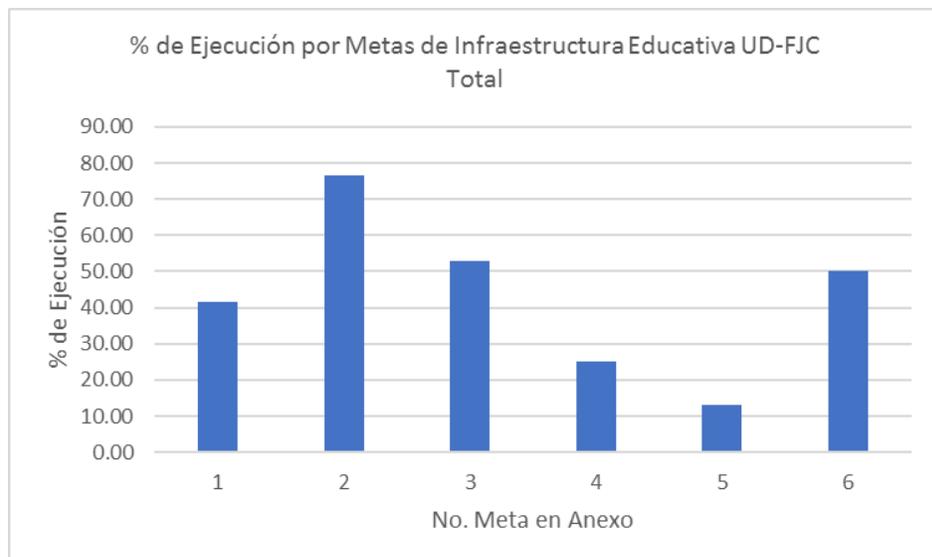
En cuanto a la UD-FJC las metas se concentran en la dotación, rehabilitación y mantenimiento de las sedes de la universidad, sin embargo se continúa planeado la construcción de la sede en Bosa Porvenir.

Los programas que recogen dichas metas son:

- 382. Mejoramiento del bienestar institucional de la Universidad Distrital (Meta 1)
- 4149. Dotación de laboratorios Universidad Distrital (Meta 2)
- 4150. Dotación y actualización biblioteca (Meta 3)
- 379. Dotar 1000 Metros Cuadrados De Construcción Nueva En El Desarrollo De La Fase I - Etapa I (Meta 4)
- 380 Mejoramiento y ampliación de la infraestructura física de la Universidad (Metas 5 y 6)

Mediante en el anexo N2 y la gráfica 4.20 se puede ver que solo la dotación y actualización de la Biblioteca de la universidad fue la meta que se cumplió en poco más del 70% que aun así sigue siendo muy bajo.

Grafica 24. % de Ejecución por Metas de Infraestructura Educativa UD-FJC Total



Fuente: Datos tomados de la secretaria de planeación de Bogotá. Cumplimiento unitario Bogotá Positiva

4.6.2 Infraestructura Hospitalaria. En cuanto a la infraestructura Hospitalaria se hizo una de las grandes propuestas y era la continuidad de Ciudad Salud, un macro-proyecto Urbano Regional que permitiría la conexión entre los 7 hospitales más importantes de la ciudad ubicados en el centro de la ciudad.

A pesar de esto el presupuesto destinado para el cumplimiento de las metas con respecto al presupuesto total general anual fue para 2009 de apenas 0.51%, para 2010 aumento a 2.07% y para 2011 fue de apenas 0.51%. También su comportamiento de cumplimiento anual en dos de los tres años de gobierno pleno no alcanzó el 80% como se aprecia en la Tabla 4.6.3 donde muestra que el uso de presupuesto para Salud fue bajo.

Tabla 37. Total presupuesto en Salud 2009-2011

Año	Salud		
	Presupuesto	Ejecucion	%
2009	46,904,269,803.00	25,441,906,745.00	54%
2010	163,803,587,792.00	143,076,035,456.00	87%
2011	40,020,114,169.00	25,525,144,701.00	64%

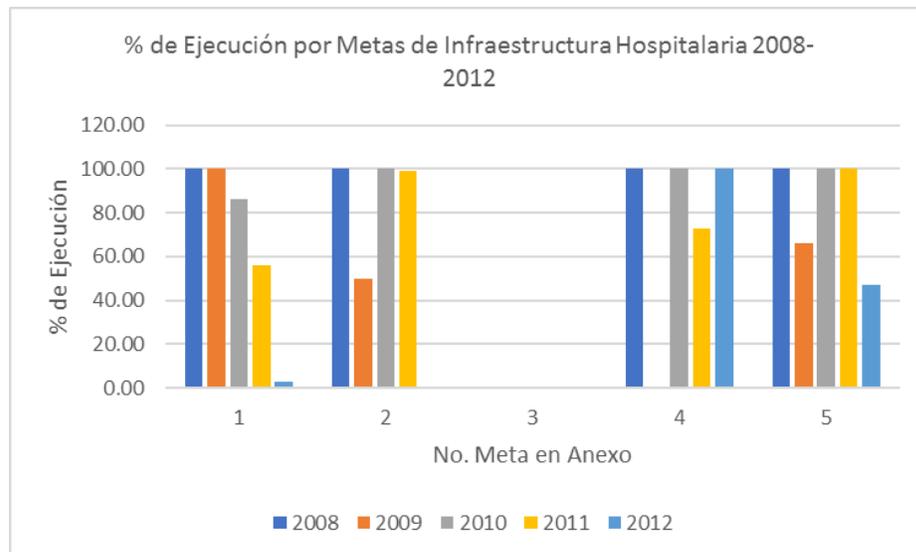
Fuente: Datos de la apropiación y ejecución presupuestal total de 2009-2011. Secretaria de Planeación de Bogotá

Los programas que incluyen las metas relacionadas con la infraestructura hospitalaria son:

- 633. Desarrollo de la infraestructura hospitalaria. (Metas 1 a 4)
- 615 Ciudad Salud. (Meta 5)

En general el cumplimiento anual de lo programado se llegó a cumplir como bien se puede ver en el anexo N4, ya que la meta 3 no se ejecutó ningún porcentaje durante la administración como bien se ve en la grafica 25.

Grafica 25. % de Ejecución por Metas de Infraestructura Hospitalaria 2008-2012



Fuente: Datos tomados de la secretaria de planeación de Bogotá. Cumplimiento unitario Bogotá Positiva

4.6.3 Infraestructura Vial. Este tipo de infraestructura recibió una buena parte de recursos como porcentaje del presupuesto general anual, donde en 2009 recibió 9.54%, en 2010 el 6.61% y en 2011 el 7.65%. La ejecución presupuestal anual se presenta que en los tres años de gobierno pleno se logró superar el 80% de cumplimiento.

Tabla 38. Total presupuesto en Infraestructura Vial 2009-2011

Año	Presupuesto	Ejecucion	%
2009	741,844,025,809.00	656,375,636,707.00	88%
2010	568,447,998,599.00	522,648,433,053.00	92%
2011	601,162,613,891.00	501,508,899,760.00	83%

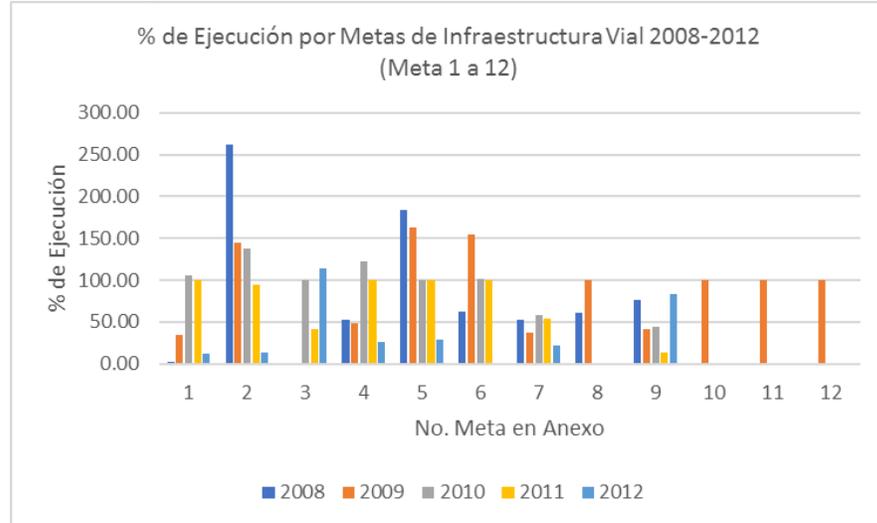
Fuente: Tabla elaborada por autores en base a datos a la apropiación y ejecución presupuestal total de 2009-2011. Secretaria de Planeación de Bogotá

Desde el análisis unitario las metas se concentran principalmente en el mantenimiento y rehabilitación de la malla vial local y arterial de la ciudad que se ven contenidas en los siguientes programas:

- 7254. Modernización, expansión y mantenimiento del sistema integral de control de tránsito. (Metas de 1 a 6)
- 234. Desarrollo y sostenibilidad de la infraestructura local (Metas de 7 a 12)
- 247. Desarrollo y sostenibilidad de la infraestructura rural (Metas de 13 a 15)
- 520. Infraestructura para la movilidad. (Metas de la 16 a la 26)

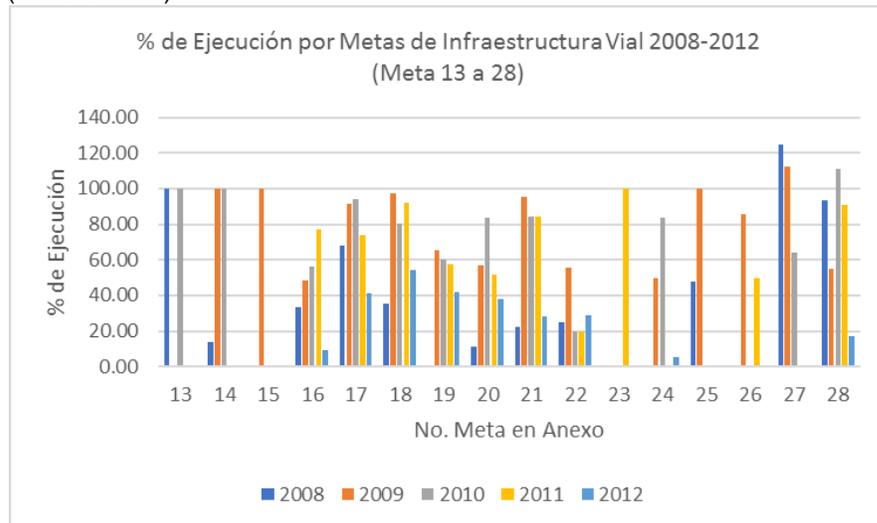
- 408. Recuperación, rehabilitación y mantenimiento de la malla vial (Metas 27 y 28)

Grafica 26. % de Ejecución por Metas de Infraestructura Vial 2008-2012 (META 1-12)



Fuente: Datos tomados de la secretaria de planeación de Bogotá. cumplimiento unitario Bogotá Positiva

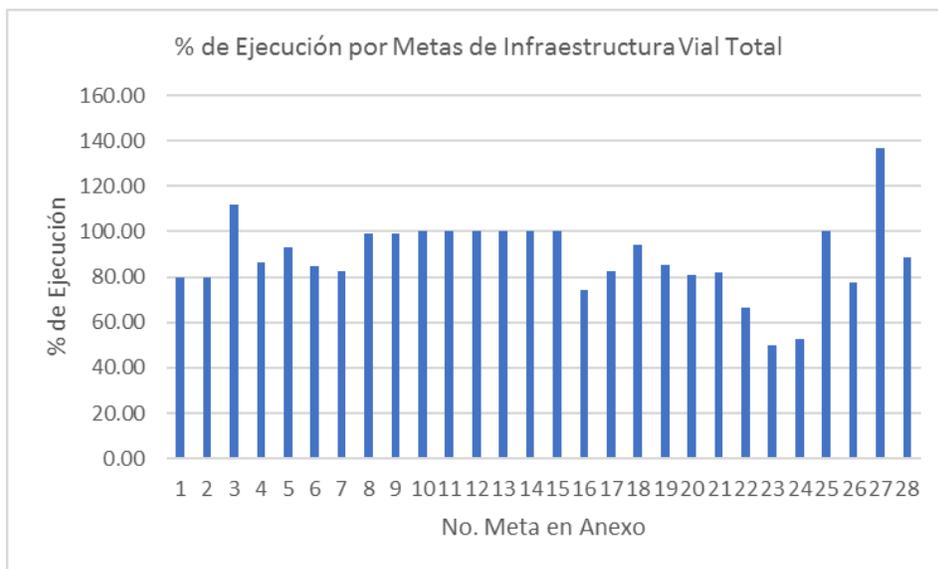
Grafica 27. % de Ejecución por Metas de Infraestructura Vial 2008-2012 (META 13-28)



Fuente: Datos tomados de la secretaria de planeación de Bogotá. Cumplimiento unitario Bogotá Positiva

En esta administración encontramos que en los temas de infraestructura vial cumplió la mayor parte de las metas propuestas anualmente (ver anexo N3). De tal forma en la gráfica 4.2 la mayor parte de las metas anuales se cumplieron, la meta general también se ejecutó casi al 100% y en algunos casos superándolo.

Grafica 28. % de Ejecución por Metas de Infraestructura Vial Total



Fuente: Datos tomados de la secretaria de planeación de Bogotá. Cumplimiento unitario Bogotá Positiva

4.6.4 Infraestructura de Transporte Público. Este tipo de infraestructura fue el mayor receptor de recursos, en 2009 se tuvo un 14.01%, en 2010 se tuvo 13.25% y en 2011 un 17,31% con respecto al presupuesto total general, sin embargo al ver la ejecución unitaria en esos años no corresponde a que la ejecución se realizara completamente, donde la Tabla 4.6.5 muestra sin embargo un gran uso del presupuesto durante el año 2009 y mediados del 2010.

Tabla 39. Total presupuesto en Transporte Publico 2009-2011

Año	Transporte Publico		
	Presupuesto	Ejecucion	%
2009	1,089,443,789,594.00	1,061,489,283,776.00	97%
2010	1,048,306,352,625.00	750,416,231,858.00	72%
2011	1,360,995,156,270.00	756,345,980,614.00	56%

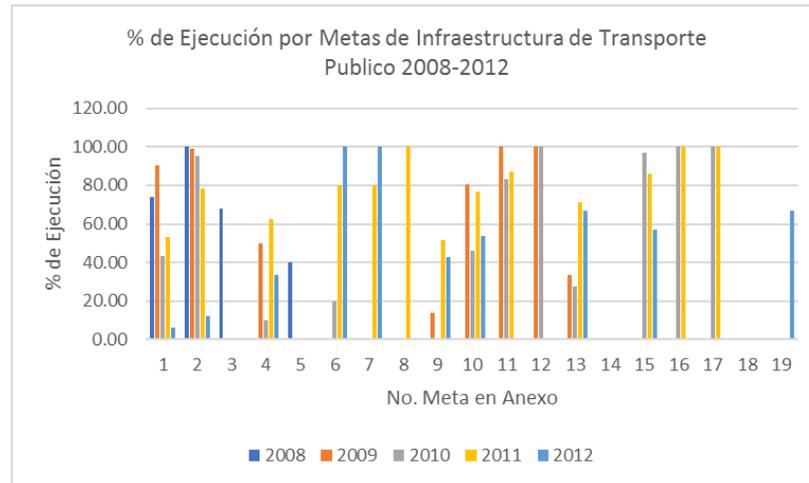
Fuente: Tabla elaborada por autores en base a datos a la apropiación y ejecución presupuestal total de 2009-2011. Secretaria de Planeación de Bogotá

Se toma como único programa que contiene las 19 metas en infraestructura de transporte público; 543. Infraestructura para el Sistema Integrado de Transporte Público.

Algunas de las metas más relevantes es realizar un estudio de ingeniería básica para el Metro de Bogotá y la gran mayoría asociada a la construcción de la fase 3 de Transmilenio.

De acuerdo a la información tomada a Julio de 2012 se cumplió anualmente casi al 100% lo programado como también se estima en el anexo N5.

Grafica 29. % de Ejecución por Metas de Infraestructura de

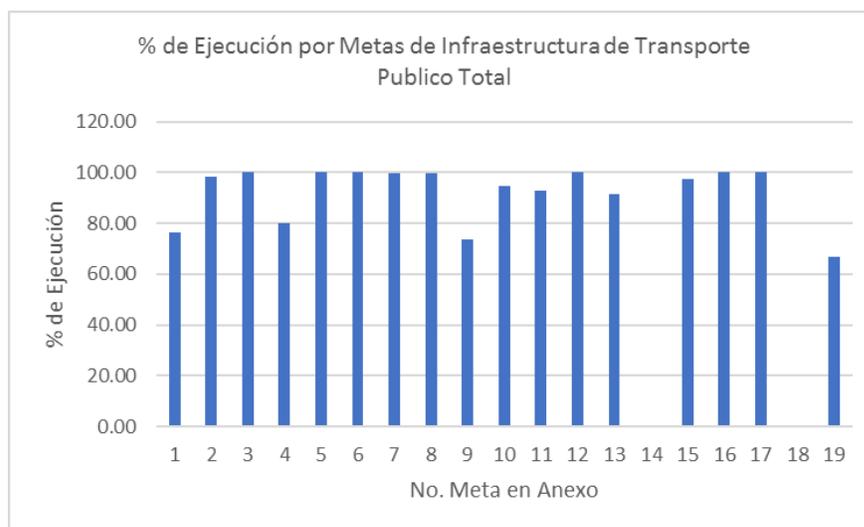


Transporte Publico 2008-2012

Fuente: Datos tomados de la secretaria de planeación de Bogotá.
Cumplimiento unitario Bogotá Positiva

Con la ejecución total podemos ver que se cumplió prácticamente todos los objetivos al 100% y que no se destinaron recursos para el objetivo 14, que justamente son los estudios del metro de Bogotá.

Grafica 30. % de Ejecución por Metas de Infraestructura de Transporte Publico Total



Fuente: Datos tomados de la secretaria de planeación de Bogotá. Cumplimiento unitario Bogotá Positiva

4.6.5 Amortización Presupuestal 2012. Para el último año de Bogotá Positiva (Ver anexo J) se estima que presupuestalmente en el 2012 se ejecutó el 100% de la apropiación disponible que se tenía, lo que indica que se pueden encontrar programas que se ejecutaron al 99% presupuestalmente.

En este mismo año Gustavo Petro dirige su plan de desarrollo Bogotá Humana, donde se estima que los porcentajes de ejecución del presupuesto para infraestructura estuvieron en 48%, lo que indica que para su primer año no se hizo uso de montos altos para programas de infraestructura.

4.7 BOGOTÁ HUMANA – GUSTAVO PETRO

La administración del exalcalde Gustavo Petro se caracterizó por estar envuelta en polémicas, a pesar de esto en esta administración del total del presupuesto general se destinó más del 25% de manera anual a la infraestructura objeto de estudio y el cumplimiento anual en lo presupuestado total fue superior al 80%, sin embargo, en infraestructura la ejecución fue de 75% en 2013 y disminuyó en 2014

y 2015 para aquellos programas estimados que también se pueden ver con sus debidos porcentajes totales de ejecución en el Anexo K.

Tabla 40. Total presupuesto 2013-2015

	Apropiación disponible	Ejecución	%Ejec
Total 2013	10,473,918,942,394	8,971,864,624,274	86%
Total Infraestructura 2013	2,699,212,795,284	2,026,466,922,968	75%
Total 2014	11,242,209,806,052	9,723,037,101,145	86%
Total Infraestructura 2014	3,221,062,265,259	2,205,093,730,386	68%
Total 2015	12,491,195,581,665	10,515,745,563,341	84%
Total Infraestructura 2015	3,666,849,147,515	2,309,368,179,549	63%

Fuente: Datos de la apropiación y ejecución presupuestal total de 2013-2015. Secretaria de Planeación de Bogotá.

El contenido de las tablas puede ser verificado en el Anexo K

4.7.1 Infraestructura Educativa. Durante esta administración se realizó un trabajo importante en el desarrollo educativo de los jóvenes en la ciudad, se realizaron adecuaciones para permitir la jornada única en los colegio, se abrieron jardines infantiles y se avanzó de manera importante en la construcción de la nueva sede de la Universidad Distrital en Bosa Porvenir.

Como porcentaje del total general, el sector educativo recibió un 9.45% en 2013, un 7.93% en 2014 y en 2015 fue de 8.01%, en general el cumplimiento de las propuestas adecuado al menos en 2013 y 2015. Se aprecia en la Tabla 4.7.2 que para el 2015 el uso del presupuesto fue el único alto a comparación de los dos años anteriores para educación.

Tabla 41. Total presupuesto en Educación 2013-2015

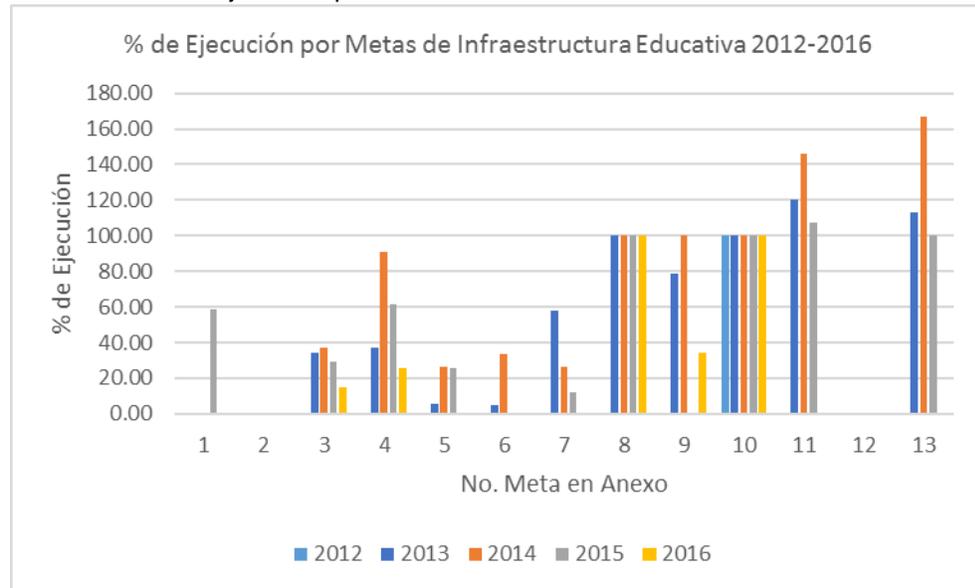
Educación			
año	presupuesto	Ejecución	%
2013	989.760.596.023,00	798.841.025.300,00	80.71%
2014	891.251.731.564,00	568.812.956.655,00	63.82%
2015	1.000.162.758.272,00	905.848.853.230,00	90.57%

Fuente: Datos de la apropiación y ejecución presupuestal total de 2009-2011. Secretaria de Planeación de Bogotá

En cuanto al análisis unitario la administración se comprometió con 13 metas entre las que se pueden resaltar principalmente la construcción de 26 de jardines

infantiles (meta 1) a cargo de la Secretaria Distrital de Integración Social (SDIS) y la construcción de 45 colegios distritales (meta 5) a cargo de la Secretaria de Educación; las otras 11 metas se concentran en dotación, conclusión de obras, mantenimiento y recuperación de las sedes educativas en funcionamiento.

Grafica 31. % de Ejecución por Metas de Infraestructura Educativa 2012-2016

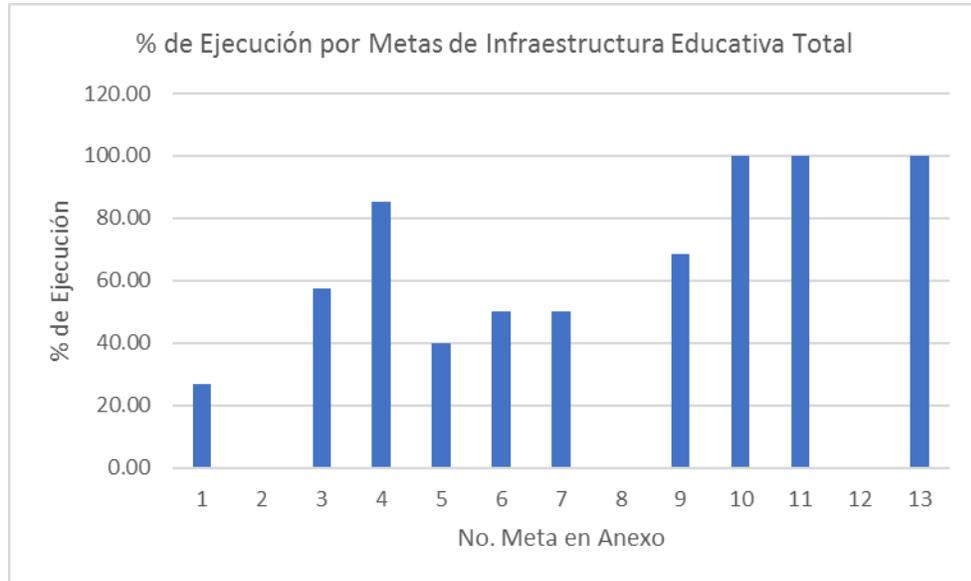


Fuente: Datos tomados de la secretaria de planeación de Bogotá. cumplimiento unitario Bogotá Humana

En cuanto a la ejecución total de la infraestructura educativa, podemos ver en el grafico 4.26 y en el anexo O1 que de los 13 objetivos se establecieron en temas de infraestructura educativa solo se cumplieron a cabalidad 3 objetivos y uno supero el 80% que corresponden únicamente a dotación de establecimiento educativos.

En cuanto a las metas mencionadas al inicio, la meta 1 correspondiente a la construcción de 26 jardines, se cumplió solo en un 26,92%, es decir, solo se construyeron 7; y en cuanto a la construcción de 45 colegios correspondiente a la meta 5 se cumplió en un 40%, es decir, se construyeron solo 18 colegios.

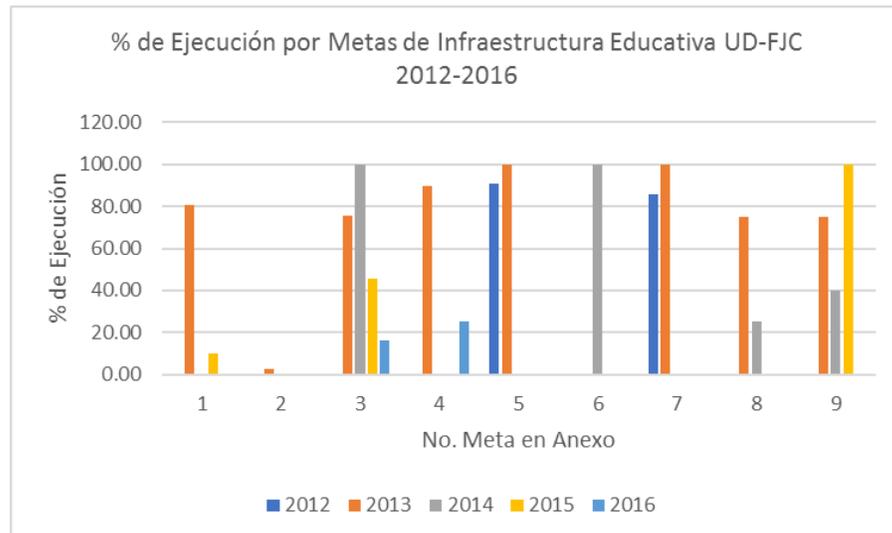
Grafica 32. % de Ejecución por Metas de Infraestructura Educativa 2012-2016



Fuente: Datos tomados de la secretaria de planeación de Bogotá. cumplimiento unitario Bogotá Humana.

Por parte de la Universidad Distrital Francisco José de Caldas las metas establecidas más relevantes se encuentran la fase I de la construcción de la sede de Bosa Porvenir y la ampliación de otras sedes de la universidad como se puede notar en el Anexo O2 y en la gráfica 4.28.

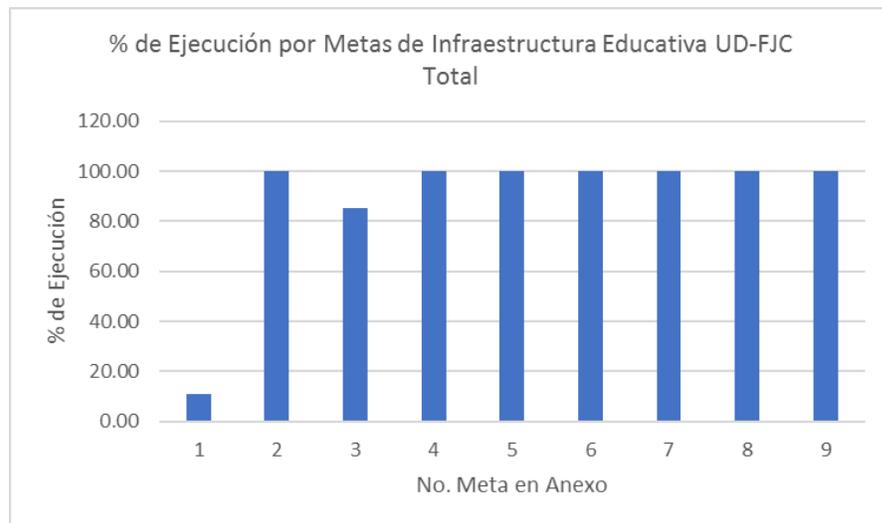
Grafica 33. % de Ejecución por Metas de Infraestructura Educativa 2012-2016



Fuente: Datos tomados de la secretaria de planeación de Bogotá. Cumplimiento unitario Bogotá Humana

En la ejecución de la total de las metas se puede observar que se cumplió la mayoría de ellos, los objetivos uno y dos correspondientes a construcción de la nueva sede en Bosa Porvenir se puede observar que no se cumplió el primero de la construcción de la fase uno pero el segundo que corresponde al diseño de la segunda fase se cumplió a cabalidad.

Grafica 34. % de Ejecución por Metas de Infraestructura Educativa UD-FJC Total



Fuente: Datos tomados de la secretaria de planeación de Bogotá. Cumplimiento unitario Bogotá Humana

4.7.2 Infraestructura Hospitalaria. En infraestructura hospitalaria se encontró en el proyecto número 880 denominado Modernización e infraestructura de salud como también se puede ver en el Anexo K, proyecto en el cual se encuentra:

- Ejecutar 75.39 Porcentaje Del Plan Maestro De Equipamiento En Salud, Aprobado Y Programado Para Su Ejecución En El Periodo De Gobierno 2012-2016.
- Poner 6 Centros De Salud Y Desarrollo Humano Al 2016

Desde la perspectiva presupuestal, frente al presupuesto general anual este tipo de infraestructura recibe menos recursos que los demás pero superior frente a

otras administraciones teniendo en 2013 un 0.96%, aumentando en 2014 a 2.90% y en 2015 se tuvo un 2.21%.

Sin embargo, la ejecución presupuestal anual no fue lo esperado, llegando máximo a un 20%, lo que significa que hubo un uso del presupuesto muy bajo durante los tres años especialmente en el 2014, donde se muestra un uso de solo el 6% del presupuesto para la Infraestructura en salud.

Tabla 42. Total presupuesto en Salud 2013-2015

Año	Salud		
	Presupuesto	Ejecucion	%
2013	100,827,993,000.00	20,146,016,884.00	20%
2014	326,178,274,011.00	17,978,162,841.00	6%
2015	276,676,093,606.00	56,479,306,541.00	20%

Fuente: Datos a la apropiación y ejecución presupuestal total de 2009-2011. Secretaria de Planeación de Bogotá.

La ejecución unitaria de la meta 1 se llegó a un cumplimiento de un 95,32%, es decir, se ejecutó el 71,86% del 75,39% programado, el anexo O4 también muestra que en cuanto a la meta 2 se logró cumplir al 100%

4.7.3 Infraestructura Vial. Si bien en esta administración no se presentaron propuestas muy importantes en temas de malla vial, la mayoría de los programa se centran en la rehabilitación, mantenimiento y desarrollo de las vías principalmente secundarias.

Este tipo de infraestructura fue el segundo mayor receptor de recursos frente al presupuesto general anual debido a que recibió en 2013 6.10%, en 2014 9.94% y en 2015 un 5.22% y su ejecución presupuestal fue en dos años superior al 80% y en 2013 estuvo cerca del 70%

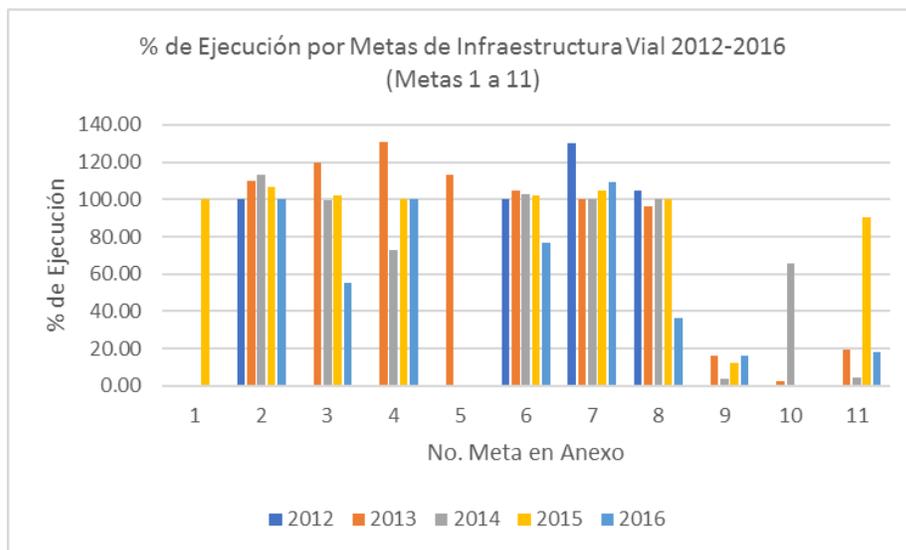
Tabla 43. Total presupuesto en Infraestructura Vial 2013-2015

Año	Vial		
	Presupuesto	Ejecucion	%
2013	639,237,461,935.00	441,215,283,321.00	69%
2014	1,117,448,266,261.00	821,642,230,567.00	74%
2015	651,921,773,113.00	576,931,985,622.00	88%

Fuente: Tabla elaborada por autores en base a datos a la apropiación y ejecución presupuestal total de 2009-2011. Secretaria de Planeación de Bogotá

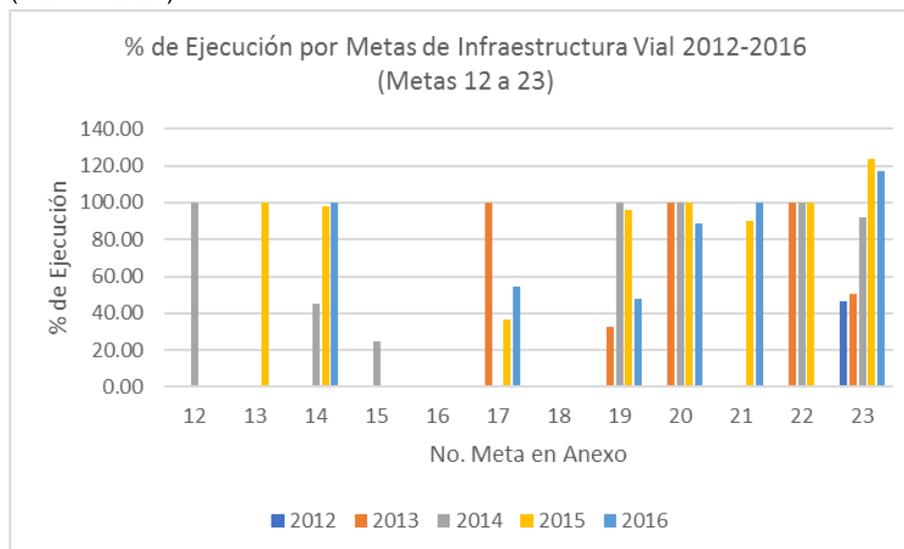
Desde el análisis unitario en la infraestructura vial no se establecieron grandes metas en desarrollo nuevos puntos de movilidad, sin embargo el anexo O3 muestra que la mayor parte de los objetivos se centran en el mantenimiento y rehabilitación de los distintos tipos de malla vial de la ciudad y de puentes vehiculares y peatonales de la ciudad. Mediante la gráfica 4.30 se muestra que la meta 18 no fue ejecutada en ningún periodo, mientras que la 2, 4,7 10, 12, 13, 21,22 y 23 fueron ejecutadas al 100%, mientras que las otras quedaron en más del 50% y menos del 90%.

Grafica 35. % de Ejecución por Metas de Infraestructura Vial 2012-2016 (META 1-11)



Fuente: Datos tomados de la secretaria de planeación de Bogotá. Cumplimiento unitario Bogotá Humana

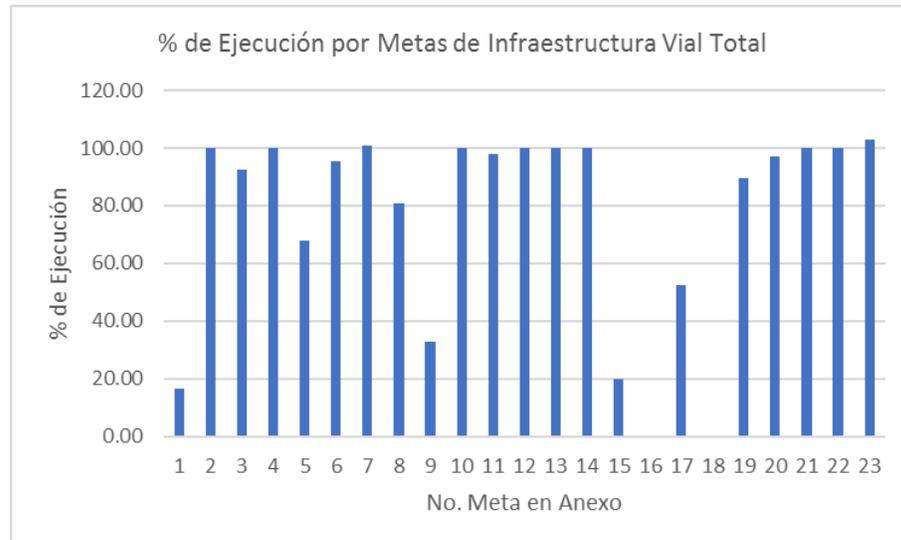
Grafica 36. % de Ejecución por Metas de Infraestructura Vial 2012-2016 (META 12-23)



Fuente: Datos tomados de la secretaria de planeación de Bogotá. Cumplimiento unitario Bogotá Humana

En cuanto al cumplimiento de los objetivos de manera anual se puede observar que buena parte se superó el objetivo planteado para cada año principalmente en los años 2013 y 2014.

Grafica 37. % de Ejecución por Metas de Infraestructura Vial Total



Fuente: Datos tomados de la secretaria de planeación de Bogotá. Cumplimiento unitario Bogotá Humana

En el cumplimiento total de las metas se puede observar que solo siete de las veintitrés metas establecidas en la está administración no se cumplieron en al menos 80% (ver anexo O3).

4.7.4 Infraestructura de Transporte Público. En cuanto a infraestructura de transporte público esta administración realizó importantes metas en el desarrollo de un sistema de transporte multimodal, entre las metas más reconocidas se encuentran los estudios del cable aéreo en los sectores del Portal El Tunal-Mirador Paraíso Y Portal 20 De Julio Moralba (Meta 1), implementación del sistema de bicicletas públicas (Meta 2), el desarrollo de los estudios de la primera línea del metro (Meta 15) y la implementación del Sistema Integrado de Transporte Publico (SITP) (Meta 17 y 18) que no se realizó en su totalidad.

Como el tipo de infraestructura con mayor flujo de recursos con respecto a las demás el cumplimiento anual en 2013 y 2014 estuvo por encima del 70%, sin embargo, en 2014 se ejecutó apenas un 44% de lo establecido a su vez como

resultado de un aumento muy importante en el presupuesto para este rubro que alcanzó a representar el 13.85% del presupuesto total general.

Tabla 44. Total presupuesto en Transporte Publico 2013-2015

Transporte Publico			
Año	Presupuesto	Ejecucion	%
2013	969,386,744,326.00	766,264,597,462.86	79%
2014	886,183,993,423.00	796,660,380,322.87	90%
2015	1,730,588,522,524.00	762,688,896,053.40	44%

Fuente: Tabla elaborada por autores en base a datos a la apropiación y ejecución presupuestal total de 2009-2011. Secretaria de Planeación de Bogotá.

4.8 COMPARATIVO DE LAS ADMINISTRACIONES DE BOGOTÁ (1995-2015)

A continuación se realiza un comparativo general de la labor anual y total de las alcaldías trabajadas, brindándole al lector la oportunidad de ver reflejada la ejecución unitaria o física junto con la presupuestal, se le recuerda una vez más que para la revisión unitaria no fue posible la consecución de datos anuales de las dos primeras alcaldías, es decir, Formar ciudad y Por la Bogotá que Queremos.

En términos unitarios, en la Bogotá Para Vivir Todos Del Mismo lado se puede ver que la ejecución promedio total en cada infraestructura fue de cerca del 70%, bastante más estable que las siguientes alcaldías, su comportamiento anual fue de un aumento gradual del primer año al último, se le recuerda al lector que el último año de ejecución del plan de desarrollo solo se realiza en los primero seis meses del año y es realizado por el alcalde entrante. Entre las metas más destacadas se encuentran la finalización de la primera fase del sistema de transporte masivo Transmilenio y en educación la construcción de la sede ambiental de la Universidad Distrital.

En cuanto al plan de desarrollo de Bogotá Sin Indiferencia, se puede ver de manera importante un cumplimiento de las metas en temas de transporte público siendo superior a un 90%, sin embargo, en temas de malla vial y educación su cumplimiento a apenas alcanzó un poco más de un 60% y cerca del 70% respectivamente, es importante mencionar que en temas de infraestructura educativa se establecieron metas demasiado ambiciosas entre las más

importantes: la construcción de 39 plantas educativas con capacidad de entre 1000 y 1500 estudiantes, en la cual, de las 39 sedes se construyeron 21.

En cuanto a Bogotá Positiva se puede ver un comportamiento bajo en lo referente a la infraestructura de transporte público hasta el último año de gobierno donde se ejecuta la mayor parte de lo establecido, donde se puede ver reflejado el impacto negativo que trajo para la ciudad la alta corrupción que se presentó en dicha administración. En infraestructura educativa y hospitalaria o de salud se ve un bajo comportamiento ya que no superan un cumplimiento promedio del 50%.

Por ultimo en la administración de Bogotá Humana se puede ver comportamiento promedio superior a un 70% en temas de infraestructura, a pesar de esto también se puede decir que muchas de las metas fueron demasiado ambiciosas, entre las que se encuentran: la construcción de la primera línea del metro, el cual quedo en los estudios y diseños listo para la preparación financiera; la construcción de 45 nuevos colegios distritales y 26 jardines que termino con la construcción de 18 y 7 respectivamente, la construcción de la sede Bosa-Porvenir de la Universidad Distrital que concluyó con la finalización de estudios y diseños, y la implementación total del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) el cual no se logró terminar.

Para las cuatro alcaldías se puede ver un comportamiento general, el cumplimiento aumenta de manera importante en el último año de gobierno.

Tabla 45. Comparación unitaria o física (1995-2015)

Ejecucion unitaria promedio - Por años					
Planes de Desarrollo	Años	Infra. De Transporte Publico	Infra. Vial	Infra. Salud	Infra. Educacion
Formar Ciudad (Antanas Mockus)	1995	ND	ND	ND	ND
	1996	ND	ND	ND	ND
	1997	ND	ND	ND	ND
Por la Bogotá que Queremos (Enrique Peñalosa)	1998	ND	ND	ND	ND
	1999	ND	ND	ND	ND
	2000	ND	ND	ND	ND
Bogotá para Vivir Todos del Mismo Lado (Antanas)	2001	12.71	46.48	91.25	14.14
	2002	37.96	55.10	62.50	29.00
	2003	63.32	70.74	65.78	68.30
	2004	21.47	18.92	32.04	6.67
Bogotá Sin Indiferencia (Luis Eduardo Garzón)	2004	1.90	28.57	51.63	34.47
	2005	57.23	42.62	100.00	80.42
	2006	55.06	38.86	51.85	25.56
	2007	53.79	32.31	30.77	30.48
	2008	13.16	16.91	41.27	11.26
Bogotá Positiva (Samuel Moreno)	2008	14.85	47.50	80.00	26.15
	2009	29.85	76.30	43.20	74.22
	2010	38.00	60.90	77.20	48.80
	2011	54.03	65.76	65.55	36.21
	2012	28.36	20.12	30.01	0.72
Bogotá Humana (Gustavo Petro)	2012	16.32	20.98	57.90	13.65
	2013	48.33	52.00	22.09	58.34
	2014	45.78	53.29	20.84	46.52
	2015	64.80	67.95	35.37	31.55
	2016	10.62	44.30	14.70	12.88

Fuente: Tabla elaborada por autores en base a datos de los planes de acción de cada administración.

En términos presupuestales, de acuerdo con la Tabla 4.8. en la realización del plan de desarrollo de Bogotá Humana, se encontró que es una de las administraciones que menos dinero utilizó para la ejecución de las metas asociadas a la infraestructura con un porcentaje total del 58%. Para el transporte público se destinó más dinero frente al resto de los demás tipos de infraestructura teniendo un presupuesto de \$3.586.159.260.273 del cual se utilizó el 65%, para la infraestructura hospitalaria se dispuso de \$703.682.360.617, una menor cantidad de dinero frente a los otros tipos de infraestructura ejecutando el 13% de ese presupuesto.

Por otra parte, se encuentra la segunda administración de Antanas Mockus (Bogotá para vivir todos del mismo lado) que realizó una ejecución presupuestal en infraestructura del 98%, lo que significa que tuvo un uso casi total para la

ejecución de los proyectos referentes a la infraestructura, teniendo en cuenta que se dispuso más dinero para infraestructura vial seguida de la educación.

La primera administración de Antanas Mockus (Formar Ciudad) realizó una inversión del 87% del presupuesto disponible en infraestructura, para el tipo vial se destinó un presupuesto de \$557.526.484.206.08 del cual se ejecutó un 87%, para el tipo Hospitalaria se presupuestó un saldo menor del total de infraestructura \$25.932.818.961 del cual se ejecutó 78%. Del presupuesto que se tenía para educación se usó el 99%.

El plan de desarrollo Por la Bogotá que Queremos es la segunda administración que ejecutó un mayor porcentaje de lo calculado para infraestructura completando un 95%, donde se destinó un mayor presupuesto en infraestructura vial correspondiente a \$1.078.380.290.567.00 ejecutando 92% de este. Para educación y salud de lo presupuestado se usó el 98%, donde también cabe resaltar que para salud se presupuestó \$62.771.549.553.00 un monto menor a comparación de las otras infraestructuras.

Luis Eduardo Garzón también tuvo una ejecución presupuestal alta, donde para infraestructura se cumplió en un 96%, resultante en mayor parte de la Infraestructura hospitalaria, ya que para esta se usó el 100% de lo disponible, sin embargo, fue a la menos dinero se le destinó frente a los otros tipos siendo una inversión estimada de \$1.666.553.458. En esta administración se invierte más para transporte público, con un presupuesto de \$3.347.404.931.989 que se ejecutó el 94% de lo esperado.

Otra alcaldía que no uso un gran porcentaje de los presupuestos fue Bogotá Positiva, plan de desarrollo de Samuel Moreno, donde del 100% del total para infraestructura se utilizó un 77%, de la misma manera que la administración de Luis Eduardo Garzón se presupuestó un monto mayor para la infraestructura de transporte publico siendo de \$3.957.058.369.239 como se ve en la Tabla 4.9, del cual solo se ejecutó el 76% y como en todas las administraciones se destinó un menor presupuesto a la infraestructura Hospitalaria.

Tabla 46. Comparación de ejecución presupuestal (1995-2015)

		Ejecución Presupuestaria por Infraestructura - Por años y Total											
Planes de Desarrollo	Años	Infraestructura de Transporte Publico			Infraestructura Vial			Infraestructura Hospitalaria			Infraestructura Educativa		
		Prog	Ejec	%	Prog	Ejec	%	Prog	Ejec	%	Prog	Ejec	%
Formar Ciudad (Antanas Mockus)	1995	11.251.330.758.78	10.670.172.000.00	95%	63.494.466.183.08	57.061.332.839.02	90%	5.471.552.869.22	5.446.941.180.00	100%	17.207.132.300.76	16.768.771.780.77	97%
	1996	23.356.400.000.00	12.098.866.800.00	52%	166.984.307.880.00	133.508.720.129.00	80%	18.957.093.944.00	13.176.643.729.00	70%	45.809.109.558.00	45.003.681.892.00	98%
	1997	41.585.726.283.00	37.523.164.421.00	90%	247.977.927.070.00	217.931.993.538.91	88%	1.400.000.000.00	1.399.961.609.00	100%	36.392.550.746.00	36.330.277.332.73	100%
	1998	13.589.105.640.00	13.589.105.640.00	100%	79.069.783.073.00	79.069.783.073.00	100%	104.172.148.00	95.121.066.00	91%	20.408.436.301.05	20.390.324.137.46	100%
	Total	89.782.562.681.78	73.881.308.861.00	82%	557.526.484.206.08	487.571.829.579.93	87%	25.932.818.961.22	20.118.667.584.00	78%	119.817.228.905.81	118.493.055.142.96	99%
Por la Bogotá que Queremos (Enrique Peñalosa)	1998	38.351.180.069.00	33.960.546.668.00	89%	256.525.827.459.00	231.727.445.160.00	90%	11.481.536.843.00	11.375.936.776.00	99%	20.995.143.888.67	20.395.551.872.00	97%
	1999	204.122.902.562.00	161.852.280.680.00	79%	509.729.438.777.00	471.555.167.392.00	93%	26.676.032.978.00	26.518.742.471.00	99%	135.776.514.394.39	135.179.572.105.24	100%
	2000	255.626.071.477.74	252.247.280.322.00	99%	290.651.341.990.00	271.711.905.270.99	93%	23.999.984.778.00	22.982.215.603.00	96%	106.899.564.181.03	106.442.673.867.71	100%
	2001	102.180.831.281.00	102.180.831.281.00	100%	21.473.682.341.00	21.472.280.708.00	100%	613.994.954.00	613.861.348.00	100%	18.959.496.466.14	18.936.858.697.37	100%
	Total	600.280.985.389.74	550.240.938.951.00	92%	1.078.380.290.567.00	996.466.798.530.99	92%	62.771.549.553.00	61.490.756.198.00	98%	282.630.718.930.23	280.954.656.542.32	99%
Bogotá para Vivir Todos del Mismo Lado (Antanas Mockus)	2001	145.284.875.696.00	143.363.944.586.00	99%	119.142.249.604.00	106.536.744.304.00	89%	2.582.851.988.00	2.582.844.110.00	100%	9.793.546.882.41	9.745.115.002.32	100%
	2002	276.240.767.699.00	275.698.931.993.00	100%	217.953.174.363.00	212.509.777.455.00	98%	11.725.717.453.00	11.716.152.826.00	100%	19.401.580.966.66	19.104.856.945.86	98%
	2003	272.688.498.568.00	268.104.095.968.38	98%	215.838.572.571.00	213.446.038.500.00	99%	12.675.000.000.00	12.502.888.404.00	99%	47.543.983.450.05	46.058.600.305.31	97%
	2004	171.328.278.537.94	170.701.019.483.94	100%	38.186.749.912.00	38.186.745.950.00	100%	939.652.012.00	939.652.012.00	100%	2.541.844.788.90	2.541.837.937.54	100%
	Total	865.542.420.500.94	857.867.992.031.32	99%	591.120.746.450.00	570.679.306.209.00	97%	27.923.221.453.00	27.741.537.352.00	99%	79.280.956.088.02	77.450.410.191.03	98%
Bogotá Sin Indiferencia (Luis Eduardo Garzón)	2004	176.801.036.451.00	131.551.758.799.28	74%	152.383.885.801.00	141.733.998.226.00	93%	100.000.000.00	-	0%	86.991.428.208.10	84.656.231.215.14	97%
	2005	382.601.945.370.00	319.970.704.578.00	84%	264.269.552.266.00	259.737.342.670.00	98%	878.073.982.00	878.073.981.00	100%	241.963.966.535.40	229.550.334.478.05	95%
	2006	533.288.083.939.00	423.020.368.772.42	79%	539.507.791.145.00	484.082.001.603.00	90%	336.356.989.00	336.356.989.00	100%	322.786.746.055.28	316.815.070.752.06	98%
	2007	508.099.541.812.00	467.922.442.917.27	92%	617.452.830.390.00	573.220.375.163.00	93%	197.344.705.00	197.344.705.00	100%	396.946.284.969.00	376.769.914.482.35	95%
	2008	1.923.415.360.868.00	1.922.526.294.448.76	100%	66.525.920.434.00	66.384.154.598.00	100%	254.777.782.00	254.777.782.00	100%	37.756.062.112.00	37.155.220.236.00	98%
Total	3.347.404.931.989.00	3.133.439.810.716.45	94%	1.487.756.094.235.00	1.383.423.874.034.00	93%	1.666.553.458.00	1.666.553.457.00	100%	999.453.059.671.68	960.290.539.948.46	96%	
Bogotá Positiva (Samuel Moreno)	2008	356.579.165.249.00	247.550.239.839.00	69%	322.446.733.954.00	306.909.552.493.00	95%	38.283.039.819.00	34.722.886.163.00	91%	126.954.138.389.00	103.143.618.487.00	81%
	2009	1.089.443.789.594.00	1.061.489.283.776.00	97%	741.844.025.809.00	656.375.636.707.00	88%	46.904.269.803.00	25.441.906.745.00	54%	132.535.944.336.00	95.425.653.562.00	72%
	2010	1.048.306.352.625.00	750.416.231.858.00	72%	568.447.998.599.00	522.648.433.053.00	92%	163.803.587.792.00	143.076.035.456.00	87%	150.533.203.625.00	100.254.847.614.00	67%
	2011	1.360.995.156.270.00	756.345.980.614.00	56%	601.162.613.891.00	501.508.899.760.00	83%	40.020.114.169.00	25.525.144.701.00	64%	144.728.122.964.00	72.940.625.232.00	50%
	2012	458.313.070.750.00	458.243.205.773.23	100%	304.271.991.790.00	304.086.438.700.00	100%	1.271.086.517.00	1.271.086.517.00	100%	3.941.294.056.00	3.916.967.389.00	99%
	Total	3.957.058.369.239.00	3.026.494.702.021.23	76%	2.215.726.630.089.00	1.984.619.408.220.00	90%	251.999.058.281.00	195.314.173.419.00	78%	431.738.564.981.00	272.538.093.797.00	63%
Bogotá Humana (Gustavo Petro)	2012	652.753.400.255.00	239.467.764.038.00	37%	453.876.558.404.00	245.119.948.596.00	54%	64.174.720.800.00	46.864.245.561.00	73%	445.029.170.658.00	261.207.200.324.00	59%
	2013	969.386.744.326.00	766.264.597.462.86	79%	639.237.461.935.00	441.215.283.321.00	69%	100.827.993.000.00	20.146.016.884.00	20%	989.760.596.023.00	798.841.025.300.00	81%
	2014	886.183.993.423.00	796.660.380.322.87	90%	1.117.448.266.261.00	821.642.230.567.00	74%	326.178.274.011.00	17.978.162.841.00	6%	891.251.731.564.00	568.812.956.655.00	64%
	2015	1.730.588.522.524.00	762.688.896.053.40	44%	651.921.773.113.00	576.931.985.622.00	88%	276.676.093.606.00	56.479.306.541.00	20%	1.000.162.758.272.00	905.848.853.230.00	91%
	Total	3.586.159.260.273.00	2.325.613.873.839.13	65%	2.408.607.501.309.00	1.839.789.499.510.00	76%	703.682.360.617.00	94.603.486.266.00	13%	2.881.175.085.859.00	2.273.502.835.185.00	79%

Fuente: Tabla elaborada por autores en base a datos a la apropiación y ejecución presupuestal total de 1995-2015. Secretaria de Planeación de Bogotá.

Y ahora bien, todo lo mencionado se puede ver resumido en la tabla 47 en la cual se encuentran los años de administración frente a las 4 clases de infraestructura, allí está dividida cada una en los porcentajes promedio de la ejecución unitaria, que como se mencionó al inicio del capítulo son porcentajes obtenidos de lo realizado físicamente en cuenta cada meta y por otra parte el porcentaje promedio de la ejecución presupuestal que es el dinero invertido para la ejecución de cada proyecto de forma anual.

Tabla 47. Comparación de % de ejecución unitaria y presupuestal anual (1995-2015)

Planes de Desarrollo	Años	Infraestructura de Transporte Publico		Infraestructura Vial		Infraestructura Hospitalaria		Infraestructura Educativa	
		% Unitaria	% Presu.	% Unitaria	% Presu.	% Unitaria	% Presu.	% Unitaria	% Presu.
Bogotá para Vivir Todos del Mismo Lado (Antanas Mockus)	2001	12.71%	98.68%	46.48%	89.42%	91.25%	100.00%	14.14%	99.51%
	2002	37.96%	99.80%	55.10%	97.50%	62.50%	99.92%	29.00%	98.47%
	2003	63.32%	98.32%	70.74%	98.89%	65.78%	98.64%	68.30%	96.88%
	2004	21.47%	99.63%	18.92%	100.00%	32.04%	100.00%	6.67%	100.00%
Bogotá Sin Indiferencia (Luis Eduardo Garzón)	2004	1.90%	74.41%	28.57%	93.01%	51.63%	0.00%	34.47%	97.32%
	2005	57.23%	83.63%	42.62%	98.29%	100.00%	100.00%	80.42%	94.87%
	2006	55.06%	79.32%	38.86%	89.73%	51.85%	100.00%	25.56%	98.15%
	2007	53.79%	92.09%	32.31%	92.84%	30.77%	100.00%	30.48%	94.92%
Bogotá Positiva (Samuel Moreno)	2008	13.16%	99.95%	16.91%	99.79%	41.27%	100.00%	11.26%	98.41%
	2008	14.85%	69.42%	47.50%	95.18%	80.00%	90.70%	26.15%	81.24%
	2009	29.85%	97.43%	76.30%	88.48%	43.20%	54.24%	74.22%	72.00%
	2010	38.00%	71.58%	60.90%	91.94%	77.20%	87.35%	48.80%	66.60%
	2011	54.03%	55.57%	65.76%	83.42%	65.55%	63.78%	36.21%	50.40%
Bogotá Humana (Gustavo Petro)	2012	28.36%	99.98%	20.12%	99.94%	30.01%	100.00%	0.72%	99.38%
	2012	16.32%	36.69%	20.98%	54.01%	57.90%	73.03%	13.65%	58.69%
	2013	48.33%	79.05%	52.00%	69.02%	22.09%	19.98%	58.34%	80.71%
	2014	45.78%	89.90%	53.29%	73.53%	20.84%	5.51%	46.52%	63.82%
	2015	64.80%	44.07%	67.95%	88.50%	35.37%	20.41%	31.55%	90.57%

Fuente: Tabla elaborada por autores en base a datos a la apropiación y ejecución presupuestal total de 1995-2015 y los planes de acción de cada administración. Secretaria de Planeación de Bogotá.

De forma anual se puede ver un comportamiento general en todas las administraciones en el cual en el último año de gobierno se logran mayores avances en términos unitarios, teniendo en cuenta que en el último año registrado en el plan de desarrollo corresponde a solo 6 meses de ejecución pero con otro alcalde.

Es importante ver en el caso de la administración de Samuel Moreno en la infraestructura de transporte público que se presentó el tema del carrusel de la contratación que en términos unitarios se ejecutó en promedio para cada año menos de un 40% pero en términos presupuestales se ejecutaba más del 70% y para 2011 cuando se empezó a realizar el proceso de destitución y que llegó una

administración provisional hasta las siguientes elecciones se ejecutó para ese año el 54% en términos unitarios con una inversión promedio del 56% para esos proyectos.

Por otra parte en la tabla 48. se consignan los porcentajes promedio de ejecución total de las propuestas de cada plan de desarrollo, que son independientes a lo presentado en la tabla anterior, es decir, para cada año se plantea un objetivo a cumplir para cada meta, que está asociado a la meta general presentada en el plan de desarrollo y que depende del cumplimiento de los años anteriores, como es posible ver en los Anexos L a los O, para cada año se plantea una meta de construcción, adecuación o dotación y en muchos caso no se cumple y se acumula para año siguiente, de tal manera que en el último año de gobierno queda un acumulado grande por lo que no se ha ejecutado en todo el resto de gobierno y su cumplimiento suele ser muy bajo (ver Anexo O2 Meta 1).

Para el cálculo del cumplimiento total de cada meta se toma la meta planteada en el plan de desarrollo y la suma de la ejecución física de todo el periodo de gobierno, lo cual lo hace independiente del porcentaje de cumplimiento anual.

Tabla 48. Comparación de % total unitario a ser ejecutado y % total ejecución presupuestal (1995-2015)

Planes de Desarrollo	Infraestructura de		Infraestructura Vial		Infraestructura		Infraestructura	
	%Unita.	%Presu.	%Unita.	%Presu.	%Unita.	%Presu.	%Unita.	%Presu.
Bogotá para Vivir Todos del Mismo Lado (Antanas Mockus)	70.52%	99.11%	74.33%	96.54%	75.50%	99.35%	65.38%	97.69%
Bogotá Sin Indiferencia (Luis Eduardo Garzón)	96.05%	93.61%	62.39%	92.99%	90.66%	100.00%	69.55%	96.08%
Bogotá Positiva (Samuel Moreno)	82.68%	76.48%	88.87%	89.57%	38.20%	77.51%	46.21%	63.13%
Bogotá Humana (Gustavo Petro)	81.60%	64.85%	75.96%	76.38%	97.66%	13.44%	72.48%	78.91%

Fuente: Tabla elaborada por autores en base a datos a la apropiación y ejecución presupuestal total de 1995-2015 y los planes de acción de cada administración. Secretaria de Planeación de Bogotá.

En la tabla 48 se evidencia que al finalizar cada administración en ninguna se logró cumplir con el objetivo al 100% en términos unitarios pero con una inversión superior al 90%.

En la administración de Bogotá para vivir todos del mismo lado se puede ver que el cumplimiento unitario se mantuvo para todas las infraestructuras cerca y por encima del 70% y la ejecución presupuestal fue superior al 95%, de hecho, muy cercana al 100% como bien se ve en la Tabla 48. Casi de la misma manera en la administración de Luis Eduardo Garzón la ejecución presupuestal fue superior al 90%, sin embargo, el cumplimiento unitario fue superior del 90% para la infraestructura de transporte público e infraestructura hospitalaria, pero para infraestructura vial y educativa fue menor al 70%.

5. CONCLUSIONES

- Si bien es cierto, la infraestructura es importante para el desarrollo y el crecimiento económico y parte sustancial para generar una buena calidad de vida para los habitantes, en el caso de Bogotá los tipos de infraestructura que se analizaron en este trabajo presentan importantes rezagos con respecto a lo planeado. Los casos más relevantes son:
 - El Plan Maestro de Equipamiento de Salud estipula que éste se debe finalizar en 2019 según el Ministerio de Salud, donde la ciudad debe contar con: 9 Unidades Básicas de Atención (UBA), 70 Unidades Permanentes de Atención (UPA), 24 Centros de Atención Médica Inmediata (CAMI), 21 hospitales y 3 centros asistenciales, dando un total de 127 obras, de las cuales para Julio de 2015, 86 de ellas no tenían ningún tipo de avance¹⁰⁴.
 - Para el caso del sistema de transporte masivo para 2016 se debían tener 388 km construidos de Transmilenio y un total de 24 troncales, sin embargo a 31 de Diciembre de 2015 la ciudad solo contaba con 109 km de troncales construidas, con una demanda cada vez más creciente.
 - En cuanto a la malla vial se tiene un grave problema en la calidad de las vías de la ciudad, donde el 36% de las vías se encuentran en mal estado, el 21% en estado regular y el solamente 43% en buen estado. El tipo de malla vial más afectada la local, es decir, las vías al interior de los barrios, teniendo 52% en mal estado y apenas un 21% en buen estado.¹⁰⁵
- En todos los planes de desarrollo encontramos que las metas establecidas de manera importante están asociadas a la continuación de dichos proyectos y que en algunos casos llegan a ser propuestas demasiado ambiciosas, como por ejemplo: La ejecución del 100% del Plan de equipamientos en Salud, la construcción de la primera línea del metro (Incluyendo estudios y diseños) en cuatro años de gobierno, la rehabilitación de la totalidad de la malla vial de la ciudad (En todos sus tipos), la construcción de nuevas sedes de la Universidad Distrital, cerca de 100 colegios, tres troncales de Transmilenio y una ciudadela hospitalaria, entre muchas otras.
- Es claro que la ejecución de todas esas obras no fuera del 100%, principalmente por el alto costo de inversión que tienen y los imprevistos que

¹⁰⁴ Contraloría Distrital, Inversión en infraestructura de hospitales: en cuidados intensivos, obtenido en: http://www.consultorsalud.com/sites/consultorsalud/files/hospitales_plan_maestro_-_contraloria_distrital.pdf

¹⁰⁵ IDU, Estadísticas Malla Vial Urbana 2015-1 (Corte a Junio 30 de 2015)

se pueden originar, recordando también que durante algunos periodos se presentaron emergencias climáticas en la ciudad donde se necesitó destinar altas sumas de dinero para su atención; así como, uno de los principales problemas que aquejan la ciudad, la corrupción que provoca que las grandes obras y los mega proyectos terminen costando el doble o más de lo establecido y en el peor de los casos sin finalizar su construcción, esto como resultado a falta de vigilancia en la elaboración de contratación y a su vez sobre los contratistas encargados de las obras y de la auditoría.

- El conflicto político que existe en Bogotá no permite dar continuidad a los proyectos derivados de los planes de desarrollo, como por ejemplo la ejecución del Metro que viene siendo incluido en los planes de desarrollo de manera constante, pero que no ha sido ejecutado a pesar de haber invertido en estudios en cada administración.
- En la revisión de la realización de las obras y su ejecución presupuestal se encontró que en la mayor parte de los programas en temas monetarios se ejecutó en su gran mayoría sobre el 85%, es decir que se invirtió gran parte de lo presupuestado en base a los totales presupuestales de las 6 administraciones estudiadas; sin embargo, en cuestiones unitarias, es decir en la ejecución física de las obras, una buena parte de las mismas tuvo una realización inferior a lo presupuestado, en promedio un 74% de los totales unitarios de 2001-2015.
- De las alcaldías estudiadas, el plan de desarrollo Bogotá para Vivir Todos del Mismo Lado (Mockus-2) realizó una ejecución presupuestal para la infraestructura en promedio del 98%, superior a las demás que tuvieron un 87% en Formar Ciudad (Mockus-1), 95% en Por la Bogotá que Queremos (Peñalosa), 96% en Bogotá Sin Indiferencia (Garzón), 77% en Bogotá Positiva (Moreno) y 58% en Bogotá Humana (Petro).
- En términos unitarios se halló que en la alcaldía de Gustavo Petro del 100% de lo presupuestado para los proyectos en infraestructura el 82% fue usado para la ejecución de aquellas metas propuestas, mientras que la administración de Luis Eduardo Garzón un 80%, siendo las de mayor cumplimiento de las propuestas planteadas frente al resto de las alcaldías, donde en la segunda administración de Antanas Mockus hubo una realización de 71% y en la de Samuel Moreno de 64%.
- De la misma manera todas las administraciones distritales en el periodo de 1995-2015 destinaron la mayor parte de la inversión a la infraestructura vial y de transporte público como ejes centrales, principalmente en las administraciones de Antanas Mockus y Enrique Peñalosa, seguida de la educación que fue parte importante de las alcaldías de Luis Eduardo Garzón y

Gustavo Petro, y por último la infraestructura hospitalaria que en general presentó un rendimiento bajo en la ejecución unitaria y que en términos presupuestales llegó a representar menos del 1% del presupuesto total en algunos años.

- Se encontró también, que al haber un cambio de administración se presenta un problema importante con la puesta en marcha del nuevo plan de desarrollo, ya que el alcalde entrante se ve obligado a trabajar con el plan de desarrollo anterior en los primeros 6 meses del año de posesión y luego los otros 6 meses con su plan de desarrollo pero con el presupuesto aprobado para el anterior.
- Por último, frente a la teoría podemos decir que no se cumplen las concepciones de Omar Guerrero que se refiere a la participación privada en la contratación estatal. El autor da a conocer su teoría de la nueva gerencia pública a partir de la ineficiencia e ineficacia presentes en la gestión pública, que ha propiciado la corrupción y sobrecostos en la ejecución de obras públicas. Lo anterior debe ser subsanado con la participación del sector privado que con su concurso hará más eficiente y eficaz a la gestión de los recursos públicos; sin embargo, se encontró que con este nuevo esquema se sigue generando casos de corrupción, determinado por una mayor ejecución presupuestal frente a una menor inversión unitaria.

6. RECOMENDACIONES

En relación con las conclusiones, es posible dar a entender las siguientes recomendaciones:

- Se debe establecer un mayor control sobre las metas propuestas por los candidatos en campaña y a su puesta en marcha con el plan de desarrollo ya que suelen ser muy ambiciosas y en algunos casos no se pueden llegar a cumplir.
- Debido a la falta de continuidad en muchos proyectos en la ciudad, se deben realizar planes a largo plazo de obligatorio cumplimiento con seguimiento por parte de los entes de control para poder así desarrollar la infraestructura de la ciudad y que se interrumpa por las pugnas políticas.
- La corrupción, los sobrecostos por demora en la ejecución de la obras, entre otras problemáticas para el desarrollo de la infraestructura en la ciudad pueden ser controladas con mayor observación por parte de la ciudadanía y la opinión pública, por lo cual es necesario capacitar a la población para que obligue actuar con transparencia a los entes gubernamentales y privados.
- Por último, relacionado con el rezago frente a los cambios de administración, se plantea como alternativa de solución la modificación de fechas para las elecciones de alcaldes y gobernadores, al menos seis meses antes de lo establecido actualmente, con el fin de que se pueda realizar un empalme entre las secretarías de planeación y el equipo de trabajo de los candidatos electos para la elaboración de los concernientes planes de desarrollo y el presupuesto de la vigencia respectiva; con miras a su aprobación por parte de los Concejos y Asambleas en las últimas sesiones del año. De esta manera, se permitiría trabajar con un presupuesto sobre el nuevo plan de desarrollo desde el primero día de su posesión.

ANEXOS

En el CD adjunto

BIBLIOGRAFÍA

ASCHAUER, David (1990); "Why Is Infrastructure Important?"; Proceedings of Conference; Federal Reserve Bank of Boston; Boston.

ÁVILA,Raúl Andrés. EL PROBLEMA DE INFRAESTRUCTURA PARA LA INDUSTRIA EN COLOMBIA.

BEYER,Martin G. Suministro de Infraestructura Sanitaria a la Población Más Desfavorable.

BOGOTÁ CÓMO VAMOS [En línea]. [Consultado el 3/15/20162016]. Disponible en: <http://www.bogotacomovamos.org/>

BOGOTA COMO VAMOS, Informe de calidad de vida 2014 Recuperado de: <http://www.bogotacomovamos.org/documentos/informe-de-calidad-de-vida-2014-3/>

BOGOTÁ HUMANA, Boletín de prensa 94 "Expertos analizaron desafío de la infraestructura educativa en la ciudad"

BOGOTÁ INTERACTIVA, Mapa De Bogota [En línea]. [Consultado el 3/15/20162016]. Disponible en: <http://www.mapainteractivo.net/fotos/mapa-de-bogota.html>

BOGOTÁ. ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ, Encuesta de Cultura Ciudadana.

BONNIN,Charles-Jean. Principios De Administración Pública. Fondo de Cultura Economica, 2004.

BOZEMAN,Barry Ramírez Zozaya y ANDRADE,Juan Miguel Covián. Todas Las Organizaciones Son Públicastendiendo Un Puente Entre Las Teorías Corporativas Privadas y Públicas. 1998.

CEPAL (2003); "Componentes Macroeconómicos, Sectoriales y Microeconómicos para una Estrategia Nacional de Desarrollo. Lineamientos para Fortalecer las Fuentes del Crecimiento Económico"; Oficina de CEPAL Buenos Aires, Buenos Aires, Argentina.

CHEVALLIER, Jacques y LOSCHAK, Daniele. La science administrative. La ciencia administrativa/. En: SECCIÓN DE OBRAS DE ADMINISTRACIÓN PÚBLICA.

CHIAVENATO, Idalberto. Introducción a la teoría general de la administración. 2da. Edición en español. En: EDITORIAL MC GRAW HILL, MÉXICO.

COLOMBIA. MINISTERIO DE SALUD. Resolución 14861 de 1985, octubre 4, por la cual se dictan normas para la protección, seguridad, salud y bienestar de las personas en el ambiente y en especial de los minusválidos.

COLOMBIA. MINISTERIO DE SALUD. Resolución 238 de 1999 (Enero 29): por la cual se modifican parcialmente las resoluciones 4252 de 1997 y 4445 de 1996 y se dictan otras disposiciones complementarias.

COLOMBIA. MINISTERIO DE SALUD. Resolución 5042 de 1996, por el cual se adiciona y modifica la resolución 4445 de 1996.

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA,. Bogotá. En: RECUPERADO DE [HTTP://wsp.PRESIDENCIA.GOV.co/Normativa/Documents/Constitucion-POLITICA-COLOMBIA.PDF](http://wsp.PRESIDENCIA.GOV.co/Normativa/Documents/Constitucion-POLITICA-COLOMBIA.PDF).

CORTE CONSTITUCIONAL, Constitución Política de Colombia. En: GACETA CONSTITUCIONAL. vol. 116,

CONSTITUYENTE, ASAMBLEA. Asamblea Nacional. En: GOB.EC.

DÁVILA, Julio y GILBERT, Alan. Los alcaldes Mayores y la gestión de Bogotá, 1961–2000. En: TERRITORIOS: REVISTA DE ESTUDIOS REGIONALES y URBANOS. vol. 5, p. 14-34

DE DESARROLLO, BID. En: UN NUEVO IMPULSO a LA INTEGRACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA REGIONAL EN AMÉRICA DEL SUR.

DRUCKER, Peter F. La era de la discontinuidad. En: INFORMACIÓN COMERCIAL ESPAÑOLA. no. 431, p. 15-34

DUARTE, Jesús; GARGIULO, Carlos y MORENO, Martín. Infraestructura Escolar y Aprendizajes en la Educación Básica Latinoamericana: Un análisis a partir del SERCE.

DUBOIS, Alfonso. Diccionario de Acción Humanitaria y Cooperación al Desarrollo. 2000.

FAYOL, Henri. Teoría clásica de la Administración. En: PARIS, H. DUNOD ET E. PINAT.

GARZÓN SANTANDER, Edgar Mauricio. Análisis de la calidad de vida en Bogotá, una mirada integral bajo el papel de los planes de desarrollo y el presupuesto durante los periodos 1997-2007.

GONZÁLEZ, Florentino. Elementos de ciencia administrativa.
GUERRERO, Omar. La nueva gerencia pública. En: MÉXICO: FONTAMARA.

INSTITUTO COLOMBIANO DE NORMA TÉCNICAS Y CERTIFICACIÓN ICONTEC. Trabajos escritos: Presentación y referencias bibliográficas. NTC1486 Sexta actualización. Editada 2008.

INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO, Antecedentes POT, recuperado en: http://app.idu.gov.co/otros_serv/Download/antecedentes_pot.pdf

JIMÉNEZ, Juan Pablo; PODESTÁ, Andrea y United Nations. Economic Commission for Latin America. Inversión, Incentivos Fiscales y Gastos Tributarios En América Latina. CEPAL, 2009.

JOSÉ MIGUEL ALBA CASTRO. El plano Bogotá Futuro. Primer intento de modernización urbana En: ANUARIO COLOMBIANO DE HISTORIA SOCIAL y DE LA CULTURA. -07-01.vol. 40, no. 2, p. 42341; 179-208

KATZ, Daniel Kahn; LÓPEZ, Robert L. Patán y Federico coaut tr Daniel Katz, Robert L Kahn. Psicología Social De Las Organizaciones. 1977.

MARTINS, Humberto Falcão. Administración pública gerencial y burocracia. La persistencia de la dicotomía entre política y administración. En: REFORMA y DEMOCRACIA. vol. 9, p. 131-158

MENA, Marta, *et al.* La Educación a Distancia En El Sector Público: Manual Para La Elaboración De Proyectos. Instituto Nacional de la Administración Pública. Dirección Nacional de Capacitación, 1996.

MERTON, Robert K. Estructura burocrática y personalidad. En: TEORÍA DE LA ORGANIZACIÓN. vol. 1, p. 177

MOKATE, Karen Marie. En: EFICACIA, EFICIENCIA, EQUIDAD y SOSTENIBILIDAD: ¿ QUÉ QUEREMOS DECIR?

MORALES, Nelson. Algunas Consideraciones Para La Organización De Servicios De Salud Para Emergencias y Desastres. En: Anales de la Facultad de Medicina. 2001. p. 44-55

MOTTA, PAULO ROBERTO. La ciencia y el arte de ser dirigente. Un instrumento indispensable para el desarrollo personal y profesional de actuales y futuros dirigentes. Bogotá: TM Editores. 1993

MINISTERIO DE EDUCACIÓN NACIONAL, NIVEL, ETC; TOTAL, Indígenas Otros y TRANSICIÓN,PUTUMAYO.. En: POBLACIÓN. vol. 5, p. 5.000

NORTH, Douglass C. Institutions, Institutional Change and Economic Performance. Cambridge university press, 1990.

NOTICIAS W RADIO. Sólo El 12% De Metas En Infraestructura De Salud Se Ha Cumplido En Bogotá: Personería | Bogotá | W Radio Colombia [En Línea]. [Consultado el 4/27/2017]. Disponible en: <http://www.wrudio.com.co/noticias/bogota/8203solo-el-12-de-metas-en-infraestructura-de-salud-se-ha-cumplido-en-bogota-personeria/20151019/nota/2974826.aspx>

OMAR,Guerrero Orozco. La administración pública del estado capitalista.

ORELLA, P. Administracion, Gerencia y Gestion. 2004

ORELLANA, P., Contra la burocracia (2004), disponible en internet: <http://www.probidadenchile.cl/wp/>

OROZCO-GALLO, Antonio José. Un análisis del gasto público en salud de los entes territoriales Colombianos. En: DOCUMENTOS DE TRABAJO SOBRE ECONOMÍA REGIONAL. CARTAGENA, COLOMBIA: BANCO DE LA REPÚBLICA, CENTRO DE ESTUDIOS ECONÓMICOS REGIONALES - DE CARTAGENA.

OYARCE, HECTOR. Gerencia Publica. CEPAL

PERROW, Charles. Análisis de las organizaciones. En: CECSA.MÉXICO.

PERSONERÍA DE BOGOTÁ, Las cifras de Bogotá son puro cuento, Recuperado de: <http://www.personeriabogota.gov.co/archivo-2015/item/464-las-cifras-en-salud-de-bogota-son-puro-cuento>

PINTO-BARRERO, Manuel Ignacio y RUIZ-DÍAZ, Paola. Integración de la medicina alternativa en los servicios de salud de Colombia. En: AQUICHAN. vol. 12, no. 2, p. 183-193

PIZANO, LORINZA. Bogotá y el cambio. En: PERCEPCIONES SOBRE LA CIUDAD Y LA CIUDADANIA.

RAMIÓ, Carles. Teoría De La Organización y Administración Pública. Tecnos, 1999.

RAMIREZ, CARLOS. Modulo: Gestion Publica. 2010.

REVISTA SEMANA. Colombia Tendrá 51.000 Aulas Nuevas En 2025 [En Linea]. [Consultado el 4/27/2017]. Disponible en: <http://www.semana.com/educacion/articulo/inversion-plan-nacional-de-infraestructura/421457-3>

REVISTA SEMANA. Millones De Pesos De La Salud De Bogotá Se Quedaron En Bancos [En Linea]. [Consultado el 4/27/2017]. Disponible en: <http://www.semana.com/nacion/articulo/bogota-dineros-de-la-salud-no-se-invirtieron-segun-contraloria/434042-3>

SÁNCHEZ Ricardo. Desarrollo De Infraestructura y Crecimiento Económico: Revisión Conceptual. United Nations Publications, 2004.

SÁNCHEZ,Ricardo. Desarrollo De Infraestructura y Crecimiento Económico: Revisión Conceptual. United Nations Publications, 2004.

SÁNCHEZ,Ricardo. Desarrollo De Infraestructura y Crecimiento Económico: Revisión Conceptual. United Nations Publications, 2004.

SÁNCHEZ,Ricardo. Desarrollo De Infraestructura y Crecimiento Económico: Revisión Conceptual. United Nations Publications, 2004.

SECRETARIA DISTRITAL DE PLANEACIÓN, del informe de avance del Plan de acción 1998 Tomo III.

SECRETARIA DISTRITAL DE PLANEACIÓN, Informe componente de gestión a 31 de Mayo de 2008.

SECRETARIA DISTRITAL DE PLANEACIÓN, Informe componente de gestión a 31 de Mayo de 2012.

SECRETARIA DISTRITAL DE PLANEACIÓN, Informe Final de Seguimiento a la Fecha del Proceso de Armonización Tomo III.

SECRETARIA DISTRITAL DE PLANEACIÓN, Plan de acción 2001-2004.

SECRETARIA DISTRITAL DE PLANEACIÓN. Plan de desarrollo distrital 1995–1997, Formar Ciudad. En: BOGOTA, IDCT.

SECRETARIA DISTRITAL DE PLANEACIÓN. Plan de Desarrollo Económico, Social y de Obras Públicas para Bogotá DC 2001–2004. En: BOGOTÁ PARA VIVIR TODOS DEL MISMO LADO.

SECRETARIA DISTRITAL DE PLANEACIÓN. Plan de Desarrollo Económico, Social y de Obras Públicas para Santa Fe de Bogotá DC 1998-2001. En: POR LA BOGOTÁ QUE QUEREMOS.

SECRETARIA DISTRITAL DE PLANEACIÓN. Plan de Desarrollo Económico, Social y de Obras Públicas Bogotá D.C. 2004 – 2008: Bogotá sin indiferencia. Un compromiso social contra la pobreza y exclusión.

SECRETARIA DISTRITAL DE PLANEACIÓN. Plan de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de Obras Públicas Bogotá D.C. 2008 – 2012: Bogotá Positiva: Para vivir mejor.

SECRETARIA DISTRITAL DE PLANEACIÓN. Plan de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de Obras Públicas Bogotá D.C. 2012 – 2016: Bogotá Humana

SELZNICK, Philip. Fundamentos de la teoría de la organización. En: ETZIONI, A. COMPLEX ORGANIZATIONS: a SOCIOLOGICAL READER. NEW YORK: HOLT, RINEHART AND WINSTON INC.

SEREBRISKY, Tomás. Infraestructura sostenible para la competitividad y el crecimiento inclusivo.

TAYLOR, Frederick Winslow y RAMOS, Arlindo Vieira. Princípios De Administração Científica. Atlas São Paulo, 1990.

UNIVERSIDAD JORGE TADEO LOZANO, Cuadernos de Diseño Urbano, Macroproyectos de Movilidad Urbana y la Construcción de la Ciudad, recuperado en:
<http://avalon.utadeo.edu.co/servicios/ebooks/macroproyectos/files/assets/basic-html/page31.html>

VARELA, Andrés Mauricio Castillo. ¿Calidad o Cobertura?: Análisis De La Contratación De Los Servicios Educativos En Colombia. Proyecto Educación Compromiso de Todos, 2007.

WEBER, Max y WEBER, Max. En: ECONOMÍA y SOCIEDAD: ESBOZO DE SOCIOLOGÍA COMPRENSIVA.

WEBER, Max. Economía y Sociedad. Fondo de cultura económica, 2014.

WILSON, Woodrow. El Estudio De La Administración. México, Fondo de Cultura Económica (Nuevas Lecturas de Política y Gobierno), 1999.

 Fundación Universidad de América	FUNDACIÓN UNIVERSIDAD DE AMÉRICA	Código:
	PROCESO: GESTIÓN DE BIBLIOTECA	Versión 0
	Autorización para Publicación en el Repositorio Digital Institucional – Lumieres	Julio - 2016

AUTORIZACIÓN PARA PUBLICACIÓN EN EL REPOSITORIO DIGITAL INSTITUCIONAL LUMIERES

Nosotros **Sebastián Moya Guerrero** y **Daniela Alejandra Sierra Ardila** en calidad de titulares de la obra **Análisis de la gestión de las administraciones distritales de Bogotá en temas referentes a la infraestructura durante el período 1995-2015**, elaborada en el año **2016**, autorizamos al **Sistema de Bibliotecas de la Fundación Universidad América** para que incluya una copia, indexe y divulgue en el Repositorio Digital Institucional – Lumieres, la obra mencionada con el fin de facilitar los procesos de visibilidad e impacto de la misma, conforme a los derechos patrimoniales que nos corresponden y que incluyen: la reproducción, comunicación pública, distribución al público, transformación, en conformidad con la normatividad vigente sobre derechos de autor y derechos conexos (Ley 23 de 1982, Ley 44 de 1993, Decisión Andina 351 de 1993, entre otras).

Al respecto como Autores manifestamos conocer que:

- La autorización es de carácter no exclusiva y limitada, esto implica que la licencia tiene una vigencia, que no es perpetua y que el autor puede publicar o difundir su obra en cualquier otro medio, así como llevar a cabo cualquier tipo de acción sobre el documento.
- La autorización tendrá una vigencia de cinco años a partir del momento de la inclusión de la obra en el repositorio, prorrogable indefinidamente por el tiempo de duración de los derechos patrimoniales del autor y podrá darse por terminada una vez el autor lo manifieste por escrito a la institución, con la salvedad de que la obra es difundida globalmente y cosechada por diferentes buscadores y/o repositorios en Internet, lo que no garantiza que la obra pueda ser retirada de manera inmediata de otros sistemas de información en los que se haya indexado, diferentes al Repositorio Digital Institucional – Lumieres de la Fundación Universidad América.
- La autorización de publicación comprende el formato original de la obra y todos los demás que se requiera, para su publicación en el repositorio. Igualmente, la autorización permite a la institución el cambio de soporte de la obra con fines de preservación (impreso, electrónico, digital, Internet, intranet, o cualquier otro formato conocido o por conocer).
- La autorización es gratuita y se renuncia a recibir cualquier remuneración por los usos de la obra, de acuerdo con la licencia establecida en esta autorización.
- Al firmar esta autorización, se manifiesta que la obra es original y no existe en ella ninguna violación a los derechos de autor de terceros. En caso de que el trabajo haya sido financiado por terceros, el o los autores asumen la responsabilidad del cumplimiento de los acuerdos establecidos sobre los derechos patrimoniales de la obra.
- Frente a cualquier reclamación por terceros, el o los autores serán los responsables. En ningún caso la responsabilidad será asumida por la Fundación Universidad de América.
- Con la autorización, la Universidad puede difundir la obra en índices, buscadores y otros sistemas de información que favorezcan su visibilidad.

Conforme a las condiciones anteriormente expuestas, como autores establezco establecemos las siguientes condiciones de uso de nuestra obra de acuerdo con la **licencia Creative Commons** que se señala a continuación:

 Fundación Universidad de América	FUNDACIÓN UNIVERSIDAD DE AMÉRICA	Código:
	PROCESO: GESTIÓN DE BIBLIOTECA	Versión 0
	Autorización para Publicación en el Repositorio Digital Institucional – Lumieres	Julio - 2016

	Atribución- no comercial- sin derivar: permite distribuir, sin fines comerciales, sin obras derivadas, con reconocimiento del autor.	<input type="checkbox"/>
	Atribución – no comercial: permite distribuir, crear obras derivadas, sin fines comerciales con reconocimiento del autor.	<input checked="" type="checkbox"/>
	Atribución – no comercial – compartir igual: permite distribuir, modificar, crear obras derivadas, sin fines económicos, siempre y cuando las obras derivadas estén licenciadas de la misma forma.	<input type="checkbox"/>

Licencias completas: http://co.creativecommons.org/?page_id=13

Siempre y cuando se haga alusión de alguna parte o nota del trabajo, se debe tener en cuenta la correspondiente citación bibliográfica para darle crédito al trabajo y a sus autores.

De igual forma como autores autorizamos la consulta de los medios físicos del presente trabajo de grado así:

AUTORIZO (AUTORIZAMOS)	SI	NO
La consulta física (sólo en las instalaciones de la Biblioteca) del CD-ROM y/o Impreso	x	
La reproducción por cualquier formato conocido o por conocer para efectos de preservación	x	

Información Confidencial: este Trabajo de Grado contiene información privilegiada, estratégica o secreta o se ha pedido su confidencialidad por parte del tercero, sobre quien se desarrolló la investigación. En caso afirmativo expresamente indicará (indicaremos), en carta adjunta, tal situación con el fin de que se respete la restricción de acceso.	SI	NO
		X

Para constancia se firma el presente documento en Bogotá D.C., a los 04 días del mes de agosto del año 2017.

LOS AUTORES:

Autor 1

Nombres	Apellidos
Sebastián	Moya Guerrero
Documento de identificación No	Firma
C.C. 1.014.268.878	

Autor 2

Nombres	Apellidos
Daniela Alejandra	Sierra Ardila
Documento de identificación No	Firma
C.C. 1.014.249.862	

Nota: Incluya un apartado (copie y pegue el cuadro anterior), para los datos y la firma de cada uno de los autores de la obra.