

**"El documento original contiene algunas páginas ilegibles."**

# COMITE ORGANIZADOR

**ARQ. ALBERTO SANCHEZ MORENO**

Director General del Seminario  
Director del Magister en Gestión Urbana  
Universidad Piloto de Colombia

**PROFESOR JEAN FRANÇOIS LANGUMIER**

Coordinador General para Europa  
Director de la Confederación Francesa para el  
Urbanismo, la Vivienda y el Ordenamiento del Territorio  
COFHUAT

**ING. SALOMON ARANGUREN ARANGUREN**

Director Ejecutivo

**ABOG. DELFIN ACEVEDO RESTREPO**

Asesor General  
Director del Centro de Estudios Interdisciplinarios  
CEI - UPC

**ARQ. LUCETTE ROMERO DE PINDRAY**

Coordinación General  
Coordinadora de Investigaciones del Magister Universidad Piloto de Colombia

**ARQ. CECILIA PASCUAL AMAYA**

Coordinadora Académica del Seminario

**ARQ. LEONOR MEDINA DE ARANGUREN**

Coordinadora Egresados Universidad Piloto de Colombia

**HERNANDO TALERO LASCAR**

Director Comercial

Con el apoyo de:

ECOLE NATIONALE DES PONTS ET CHAUSSEES (ENPC)  
• CONFEDERATION FRANCAISE POUR L'HABITATION L'URBANISME ET  
L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE (COFHUAT)  
• FEDERATION MONDIALE DES CITES UNIES (FMCU)  
INSTITUTO COLOMBIANO PARA EL FOMENTO DE LA EDUCACION SUPERIOR (ICFES)  
• FEDERACION COLOMBIANA DE MUNICIPIOS (FCM)  
• INSTITUTO NACIONAL DE VIVIENDA DE INTERES SOCIAL Y REFORMA URBANA (INURBE)  
CONFEDERACION COLOMBIANA DE CAMARAS DE COMERCIO (COMFECAMARAS)

MINISTERIO DE DESARROLLO ECONOMICO



UNIVERSIDAD PILOTO DE COLOMBIA



SEMINARIO INTERNACIONAL

**La Gestión Urbana dentro del Marco  
de la Descentralización**

ENCUENTRO EUROPA - AMERICA LATINA

Octubre 27 al 31 de 1992

Santafé de Bogotá, D. C.  
1992

## CONTENIDO

	Pág.
Presentación .....	3
<b>FRANCIA</b>	
<b>GESTION URBANA Y DESARROLLO ECONOMICO</b> Pierre Grenet .....	7
<b>LAS POLITICAS LOCALES DE LA VIVIENDA SOCIAL EN FRANCIA</b> Jean François Langumier .....	15
<b>EL PACT ARIM DE SEINE SAINT DENIS</b> M. Yves Jean .....	21
<b>LA GESTION URBANA EN EL MARCO DE LA DESCENTRALIZACION</b> Jean François Langumier .....	29
<b>GESTION URBANA Y DESCENTRALIZACION</b> Pierre Boquet .....	33
<b>AGENCIAS DE URBANISMO EN FRANCIA</b> Jean Claude Provim .....	39
<b>PLAN MAESTRO Y GESTION URBANA</b> Pierre Michaud .....	43
<b>LA GESTION DE LOS SERVICIOS URBANOS EN FRANCIA Y SU EVOLUCION A PARTIR DE LAS LEYES SOBRE DESCENTRALIZACION</b> Daniel Faudry .....	49
<b>PROPUESTA DE ESTUDIO DE CASO Y TALLER DE PARTICIPACION COMUNITARIA.</b> Las mujeres y el hábitat urbano o la gestión invisible de la ciudad Enda América Latina .....	51
<b>LAS POLITICAS DE TERRENOS URBANOS Y LOS BANCOS DE TIERRA.</b> Vincent Renard .....	53
<b>PLAN MAESTRO DE ACONDICIONAMIENTO DE LA REGION DE ILE-DE-FRANCE: CENTRALIZACION Y DESCENTRALIZACION</b> Joseph Berthet .....	57
<b>AMERICA LATINA</b>	
<b>PLANIFICACION INTERCOMUNAL DE LA METROPOLIS DE SANTIAGO DE CHILE</b> Carlos Fuensalida Claro .....	63
<b>UN ESTILO CLASICO DE GESTION URBANA: EL CASO DE LA CIUDAD DE CORDOBA—ARGENTINA</b> Hilda María Herzer .....	69
<b>DISEÑO URBANO MODULAR DE VILLA EL SALVADOR VEINTE AÑOS DESPUES: 1971-1991. BALANCE Y PERSPECTIVAS</b> Miguel Romero Sotelo .....	95

	Pág.
<b>TRANSPORTE Y CRECIMIENTO URBANO IRREGULAR</b> Una metodología de Análisis y algunos resultados en el Valle de Chalco en el área metropolitana de Ciudad de México Juan Pablo Antún — Clemencia Santos .....	113
<b>EL PAPEL DE LAS TRANSFERENCIAS FISCALES DEL GOBIERNO CENTRAL AL GOBIERNO MUNICIPAL Y LA DESCENTRALIZACION: EL CASO GUATEMALA</b> Antonio M. Osorio .....	147
<b>COLOMBIA</b>	
<b>BUCARAMANGA: UN MODELO LATINOAMERICANO DE CIUDAD INTERMEDIA, DE INTEGRACION ECONOMICA Y GESTION URBANA</b> Alberto Montoya Puyana .....	209
<b>ADMINISTRACION Y DESARROLLO CONCERTADOS PARA LAS AREAS METROPOLITANAS</b> Rubén D. Utria .....	235
<b>CONTROL DE GESTION. UN CASO PRACTICO: "LA EMPRESA DE ENERGIA DE BOGOTA"</b> Darío Abad Arango .....	247
<b>PLANIFICACION Vs. VULNERABILIDAD</b> Luis Alfonso Mejía Rengifo .....	289
<b>EL AVALUO CATASTRAL EN COLOMBIA</b> Javier Trujillo Eraso .....	299
<b>LA GESTION DE RECURSOS FINANCIEROS DEL DESARROLLO URBANO EN MODELOS DESCENTRALIZADOS</b> Javier Henao Hidrón .....	325
<b>EL REGIMEN ELECTORAL COLOMBIANO Y LOS MECANISMOS DE PARTICIPACION DEMOCRATICA</b> Luis Camilo Osorio Isaza .....	333
<b>EL REGIMEN TERRITORIAL EN LA CONSTITUCION DEL 91</b> Edgar Reveiz Roldán .....	349
<b>EL GOBIERNO DE LA GRAN CIUDAD DE AMERICA LATINA Y LA INVERSION SOCIAL</b> Pedro Santana Rodríguez .....	355
<b>LA ADMINISTRACION PUBLICA FRENTE A LA PRIVATIZACION Y LA GESTION URBANA INFORMATIZADA</b> Humberto Gallego G. ....	357
<b>LA DESCENTRALIZACION DEL DISTRITO CAPITAL. LO QUE VA DE LA DESCENTRALIZACION MODERNISTA A LA DEMAGOGIA DESCENTRALISTA</b> Luz Angela Mondragón R. ....	377

	<b>Pág.</b>
<b>EL PROCESO DE MODERNIZACION DEL ESTADO EN COLOMBIA.</b>	
Jorge García González .....	<b>397</b>
<b>PROGRAMA DE APOYO AL DESARROLLO INSTITUCIONAL DE LOS MUNICIPIOS.</b>	
<b>“LOS ALCALDES, GERENTES DEL DESARROLLO” P.D.I.....</b>	<b>419</b>
<b>AREAS METROPOLITANAS DENTRO DEL ORDENAMIENTO TERRITORIAL</b>	
Aurelio Irigorri Hormaza .....	<b>425</b>
<b>FONDO DE DESARROLLO VECINAL</b>	
<b>PROGRAMA DE INVERSION Y PARTICIPACION: “UNA ALTERNATIVA DE ACCION”</b>	
Jorge Parraguez Darvich .....	<b>437</b>
<b>SEMINARIO INTERNACIONAL DE BOGOTA: LA GESTION URBANA</b>	
<b>EN EL MARCO DE LA DESCENTRALIZACION</b>	
Jean-François Langumier.....	<b>449</b>

## INTRODUCCION

Este documento contiene un resumen de ponencias preparadas para el Seminario Internacional "GESTION URBANA Y DESCENTRALIZACION" Encuentro Europa - América Latina y cuya importancia se puede catalogar de interés para la política descentralizadora, en el proceso de búsqueda del destino de las regiones en las cuales estamos empeñados a trabajar para cambiar con energía positiva la realidad de los municipios, departamentos y regiones colombianos desde la universidad con la fortaleza de un recurso humano preparado para asumir las riendas de la gobernabilidad.

Las opiniones y conceptos emitidos en cada uno de los trabajos editados en este volumen son responsabilidad de sus autores.

La Dirección Ejecutiva acepta cualquier comentario o sugerencia y será bien recibida como ayuda al Magister en Gestión Urbana, paso irreversible en el propósito de formación de Gerentes Municipales, clave optimista del desarrollo y modernización del Estado.

El Comité Organizador agradece, a través de su Director Ejecutivo, la colaboración presentada al evento, en especial a la Universidad Piloto, al Equipo de Evaluación y a CORONA que se unió en la publicación de estas memorias considerando la trascendencia del certamen.

Arq. ALBERTO SANCHEZ MORENO  
Director General

Ing. SALOMON ARANGUREN ARANGUREN  
Director Ejecutivo

Abo. DELFIN ACEVEDO RESTREPO  
Asesor General

Santafé de Bogotá, D.C., octubre 27 al 31 de 1992

**FRANCIA**

**INTERVENCION DEL  
SEÑOR PIERRE GRENET  
EN EL SEMINARIO  
"GESTION URBANA Y DESCENTRALIZACION"**

**BOGOTA**

27 al 31 de octubre de 1992

El área Satolas - la Isla de Abeau se sitúa a treinta kilómetros de Lyon.

Hoy en día este territorio geográfico presenta un gran desarrollo, tanto a nivel económico como a nivel del crecimiento demográfico. El crecimiento se debe en su mayor parte a la situación geográfica de Lyon, metrópoli de un millón de habitantes, a unos treinta kilómetros de distancia.

En este contexto, los cargos elegidos locales han decidido garantizar un desarrollo armonioso de la región utilizando todas las posibilidades jurídicas que les permite el derecho francés; se han desarrollado en particular la cooperación intermunicipal y la búsqueda de socios.

Están implicados por este expediente:

- El Estado,
- la Región,
- el Departamento,
- los municipios,
- la Cámara de Comercio e Industria de Lyon,
- la Sociedad de Autopistas Paris Rhin Rhône.

·Cuáles son las competencias ejercidas por estos diferentes socios?

I - Los socios del área Satolas - Isla de Abeau

Encontramos:

1/ El Estado

A través de la Société Nationale des Chemins de Fer (S.N.C.F.) (Empresa Nacional de Trenes), el Estado garantiza el financiamiento de la construcción de la línea T.G.V. (Tren de Alta Velocidad) que permite conectar el aeropuerto de Satolas a la red ferroviaria nacional. El Estado financiará también parcialmente (1/4) el costo de la segunda pista de aterrizaje, la cual permitirá el desarrollo del tráfico aéreo con todas las consecuencias económicas que esto implique.

## 2/ La Región Rhône-Alpes (Ródano-Alpes)

La función de la Región en nuestro país es esencialmente la de inversionista. En dicha calidad, la Región Rhône-Alpes financia la construcción de la estación T.G.V. situada a un centenar de metros del aeropuerto.

Al mismo tiempo, la Región estudia la posibilidad de crear una línea ferroviaria entre Lyon y el aeropuerto, cuyos enlaces serán rápidos y regulares, con muy pocas paradas.

## 3/ El Departamento del Rhône (Ródano)

Financia la construcción de una conexión entre el aeropuerto de Satolas y la autopista Lyon - Ginebra (A 42).

Estas diferentes realizaciones se han llevado a cabo, por supuesto, en estrecha relación con los tres socios precitados, pero también con los municipios de la aglomeración, en el marco del Esquema Director de Acondicionamiento y de Urbanismo (SDAU), la Cámara de Comercio e Industria de Lyon (CCIL) y la Société d'Autoroutes Paris Rhin Rhône (SAPRR) (Empresa de Autopista Paris Rhin Rhône).

## 4/ La Cámara de Comercio e Industria de Lyon (CCIL)

La CCIL, administradora del aeropuerto, se ocupa de la ampliación de los terminales, la construcción de una segunda pista de aterrizaje, la construcción de aparcamientos y la ampliación del espacio destinado al flete.

A menudo, serán los servicios del Estado (Dirección Departamental de Equipamiento) o inversionistas privados quienes se encargarán de los trabajos.

## 5/ La Société des Autoroutes Paris Rhin Rhône (SAPRR)

Está encargada de construir el tramo que unirá el aeropuerto de Satolas con la autopista Lyon-Ginebra, y que comunicará con la Isla de Abeau.

## II - Lo que está en juego respecto al desarrollo del territorio de Satolas

Todas estas infraestructuras, en proceso de realización, modifican considerablemente el paisaje geoeconómico del territorio regional: el tráfico de pasajeros debe pasar de 4 a 8 millones de aquí a 1995.

El aeropuerto de Satolas tiene la ambición de constituir una plataforma que reúna:

- el aire (aviones),
- el tren (T.G.V.),
- la carretera (coches y camiones),
- las telecomunicaciones (teléfono, fax, etc.)

El desarrollo de este territorio, por lo tanto, no debe hacerse de manera anárquica. Una reflexión detallada que tome en cuenta las infraestructuras existentes (carreteras, vías férreas, aeropuertos, etc.) debe, para un territorio dado, aportar todo lo que los habitantes de dicho territorio tienen derecho a esperar, en particular:

- trabajo,
- vivienda,
- esparcimientos,
- medios de desplazamiento.

Por lo tanto, se recomienda organizar en el sitio mismo espacios que serán reservados para esta demanda, y de manera armoniosa, es decir inscribiéndose en la geografía local: respeto de la arquitectura, respecto de los terrenos agrícolas, etc. Además, la construcción de las viviendas debe desarrollarse en zonas tranquilas, alejadas del ruido, pero que comprendan todas las actividades buscadas después del trabajo: terrenos de deportes, actividades culturales actividades relacionadas con el consumo.

Para lograrlo los municipios deben ponerse de acuerdo y elaborar esquemas de conjunto coherentes. Para alcanzar estos objetivos se han creado dos tipos de estructuras.

### III- Los instrumentos desarrollados para garantizar el desarrollo económico del territorio de Satolas

Consecuencia de este desafío, y en vez de reflexionar cada uno por su cuenta, seis municipios han decidido reunirse en una "comunidad de municipios" para iniciar un desarrollo armonioso de su territorio.

Al este del aeropuerto, existe también un Sindicato de Aglomeración Nueva (SAN), el de la Isla de Abeau.

Estas dos fórmulas de cooperación, muy diferentes en su funcionamiento, tratan esencialmente de urbanismo y desarrollo económico, en función de las competencias atribuidas por la ley:

#### Competencias del Sindicato de Aglomeración Nueva

Construcción y acondicionamiento de las aglomeraciones;

gestión de los equipos públicos de interés común:

programación y financiamiento de las inversiones en materia de:

- \* urbanismo,
- \* vivienda,
- \* transporte,
- \* redes,
- \* carreteras nuevas,
- \* desarrollo económico;

realización del equipamiento de zonas de acondicionamiento concertadas (ZAC) y lotizaciones superiores a 30 viviendas.

#### Competencias de la Comunidad de Municipios

- acondicionamiento del espacio;
- desarrollo económico;
- protección y valorización del medio ambiente;
- política de vivienda y del marco de vida;
- creación, acondicionamiento y mantenimiento del servicio de vías públicas;
- construcción, mantenimiento y funcionamiento de los equipos culturales, deportivos y de enseñanza.

A estas competencias se añaden las disposiciones de orden fiscal destinadas a garantizar el financiamiento de los equipos por realizar.

Encontramos en efecto una fiscalidad propia basada en cuatro impuestos:

- el impuesto de vivienda, que deben pagar los ocupantes, al 1° de enero de cada año, de todas las viviendas amobladas y dependencias;
- la contribución territorial de espacio construido, que deben pagar todos los propietarios de edificios al 1° del año de imposición;
- la contribución territorial de espacio no construido, que deben pagar todos los propietarios de terrenos al 1° de enero del año de imposición;
- el impuesto profesional, que deben pagar todas las personas físicas o jurídicas que ejercen a título usual una actividad profesional no asalariada.

Tratándose solamente del impuesto profesional, se han creado dos mecanismos opcionales de imposición: el impuesto profesional comunitario (I.P.C.) y el impuesto profesional de la zona (I.P.Z.).

Al mismo tiempo, estas estructuras perciben fondos del Estado francés que deben ser abonados en función de criterios económicos tales como la importancia de la población, riqueza fiscal en términos de bases fiscales, peso de la presión fiscal, etc.