

COMISIÓN DE CIUDAD SOBRE EL POT

A partir de los seis puntos propuestos por la alcaldesa Claudia López para orientar la modificación de carácter general del plan de ordenamiento territorial (POT) proponemos las siguientes conclusiones.

Los seis puntos son: El replanteamiento de la estructura ecológica principal; ajustes en las cifras demográficas de acuerdo con el censo de 2018; mayor fuerza en la inclusión de la perspectiva regional; el transporte férreo como estructurador del sistema de movilidad y del ordenamiento territorial; de la renovación a la revitalización evitando la expulsión de los habitantes de las zonas centrales y la territorialización de la economía del cuidado y de los derechos de las mujeres.

I. Estructura ecológica principal

La Estructura Ecológica Principal (EEP) será el componente de ordenamiento territorial de mayor jerarquía y no estará subordinada a la estructura del espacio público.

Respecto a los componentes de la EEP se acordó:

1. La reserva Thomas van der Hammen se mantiene tal como fue creada en 2000 y alinderada en 2011 por el Consejo Directivo de la CAR.
2. El área de ocupación pública prioritaria de la franja de adecuación de los Cerros Orientales debe permanecer como suelo rural y las controversias sobre derechos adquiridos se resolverán de acuerdo con lo establecido en la sentencia del Consejo de Estado y el auto aclaratorio de 9 de agosto de 2016.
3. No se urbanizará el parque ecológico-bosque subxerofítico de Cerro Seco.
4. La unidad de planeamiento rural del norte y cualquier otra zona del Distrito calificada como suelo agrológico I y II sólo serán urbanizadas si las cifras del censo de 2018 muestran que la ciudad no tiene más donde crecer ni en expansión ni en densificación. Será clasificada como suelo de protección, de acuerdo con las normas nacionales.
5. Las zonas que sean necesarias para la conservación de los recursos de aguas, control de procesos erosivos y zonas de protección ambiental no podrán ser urbanizadas en ningún caso (Artículo 54 decreto-ley 1333 de 1986).
6. Se ajustará el plan zonal Lagos de Torca en el área del corredor de la autopista coincidente con la franja de conexión, restauración y protección, para que sea posible la conectividad entre los cerros orientales y la reserva Thomas van der Hammen.
7. Se sugiere replantear las categorías de riesgo mitigable y no mitigable, desde una perspectiva del cambio climático.

En relación con la Zona de manejo y protección ambiental (ZMPA) del Río Bogotá y con el proyecto Lagos de Tunjuelo no hubo consenso en la comisión de Ciudad. La subcomisión ambiental hizo las siguientes recomendaciones:

1. No urbanizar la ZMPA y retomar las dimensiones definidas en el POT del 2000. La ZMPA es componente fundamental de la EEP regional a partir del hecho de que es una categoría de ordenamiento que sirve de base para defender lo que resta del valle aluvial del Río Bogotá, cuya protección se hace aún más urgente frente a los eventos extremos de inundación y al aumento de la incertidumbre producto del cambio climático. No es aceptable que se ocupe lo que queda del valle aluvial del río Bogotá, de por sí bastante reducido, al contrario habría que recuperar las lagunas que hay a lo largo del río.

La reducción del ancho de la ZMPA adoptado durante la anterior administración solo tuvo en cuenta el factor de riesgo de desbordamiento del río, pero el valle aluvial es un concepto geo-morfológico, que riñe con el proyecto de la CAR de canalización del río. Las decisiones que se han tomado no tienen en cuenta otros factores de riesgo ni otros servicios ecosistémicos de la ZMPA, además los jarillones reducen la amenaza, pero no el riesgo.

En el #CompromisoAmbiental se estableció: “8. Mantener la zona de manejo y preservación ambiental-ZMPA del río Bogotá como componente de la estructura ecológica principal y restringir todos aquellos usos que no sean compatibles con su conservación, sin perjuicio de las obras de infraestructura que por motivos de utilidad pública sustentados se deban ejecutar en la zona y trabajar la delimitación de las rondas de los cuerpos de agua con base en criterios geomorfológicos y ecológicos”.

2. Con respecto al proyecto Lagos del Tunjuelo en la sub-comisión de hizo un análisis similar. Es preciso analizar la operación en el contexto de la cuenca del río y tener en cuenta que la ciudad se preparó para el riesgo de desbordamiento del río Tunjuelo pero no para otros riesgos emergentes como remoción en masa, crecientes, avenidas torrenciales, canteras inundadas, flujos de lodos. El principal reto, antes de aprobar proyectos de urbanización, es el de establecer un plan de renaturalización para recuperar el cauce del río y varios humedales separados por jarillones.

En este sector hay una enorme deuda ambiental y social que debe ser asumida en el POT y partir de un análisis integral de las condiciones de riesgo como condición para cualquier operación urbana que urbanice o incremente la densidad de la zona.

II. Dinámicas demográficas

1. El proyecto de modificación del POT debe partir del reconocimiento de las transformaciones significativas en las dinámicas demográficas que muestra el censo de 2018, y de un análisis a profundidad de las proyecciones de población y hogares y de la demanda efectiva de vivienda. Ese análisis debe conducir a un replanteamiento del cálculo

del suelo de expansión urbana y de las zonas que serán objeto de densificación y tener en cuenta la ciudad-región, las condiciones de migración regional y las posibilidades de contener la expansión urbana y regional.

2. Las condiciones de la migración venezolana deben ser consideradas, teniendo en cuenta sus condiciones excepcionales y ejercicios de prospectiva respecto a su vocación de permanencia.

En consecuencia, se precisa un esfuerzo para formular políticas explícitas para la población venezolana, a nivel de vivienda y acceso a servicios sociales.

III. Movilidad

1. La modificación del POT debe plasmar los cambios en la estructura territorial producidos por la introducción del modo férreo, intraurbano y regional, como eje integrador, y la implantación de un sistema intermodal, así como dejar establecida una ruta hacia el uso de energías limpias. Al tiempo, se deben evaluar y adoptar las bases y los acuerdos para un modelo de ocupación regional que evite la suburbanización, a partir de la identificación de los impactos sociales, económicos y ambientales en los ejes Bogotá – Facatativa, Bogotá – Zipaquirá, y que promueva la conformación de polos de actividad y procesos de revitalización vinculados a las estaciones.

2. Es urgente definir las condiciones de integración de las líneas y estaciones del Regiotram de occidente a la ciudad (Diseño Urbano) en todo su recorrido y en sus estaciones y la articulación precisa de estas modalidades a la red de Transmilenio y ciclorrutas de la ciudad.

3. El POT tiene que contribuir a incentivar los modos alternativos de transporte y definir condiciones de crecimiento de la ciudad que reduzcan los desplazamientos

4. Resulta indispensable emprender a la mayor brevedad posible un plan de choque que mitigue las dificultades de tráfico mientras se implementan los planes del metro y del Regiotram.

IV. Revitalización

1. La mayoría de los procesos urbanos ocurrirán en la ciudad construida, por tanto, es necesario tener políticas y herramientas adecuadas y diferenciadas (**urbanismo diferencial**) para su gestión. El concepto de revitalización permite definir el tipo de intervenciones adecuadas a cada una de las zonas de la ciudad.

El enfoque y las normas de renovación urbana vigentes o incluidas en el proyecto de modificación del anterior gobierno ameritan un replanteamiento significativo.

2. Es necesario identificar el potencial real de densificación de los diferentes sectores urbanos y, considerando las nuevas condiciones demográficas, es posible una revisión de los topes de edificabilidad y las densidades de población previstas, considerando además la experiencia internacional sobre este tema.

El POT podría establecer directrices y zonas donde se pueda dar densificación y transformación con criterios ajustados a la demanda real, por ejemplo, en los corredores del metro.

3. Revitalización significa también mejoramiento, existen las condiciones para que la modificación del POT se dé prioridad a la cualificación y mejoramiento de la ciudad construida, las áreas centrales, los tejidos barriales y el parque habitacional. Cambiar el enfoque de hacer una ciudad nueva, al estilo “tabla rasa” y plantear proyectos de distintas escalas, que mejoren espacio público y condiciones urbanas e incentiven la localización de nuevas actividades privadas.

4. Es necesario tratar con urgencia las zonas con mayores necesidades de la ciudad, que han tenido una densificación muy importante: Bosa/Tintal; Suba/Tibabuyes; Ciudad Bolívar/Quiba; San Cristóbal, Rafael Uribe, etc., así como los nuevos subcentros que surjan con el nuevo sistema de transporte (Estaciones del Regiotram). Solo en esta escala es posible analizar y entender las relaciones de la ciudadanía y la ciudad como base para las propuestas concretas a nivel zonal. El POT debe establecer las directrices para posteriores regulaciones de detalle.

5. Se requieren reglas de juego claras, de fácil comprensión, normas iguales para situaciones urbanísticas iguales respecto a mezcla de usos, límite a densidades, provisión de nuevo espacio público y equipamientos y las correspondientes obligaciones urbanísticas.

También se requieren reglas de juego claras e incluyentes para la gestión del suelo, se debe replantear el uso de la expropiación, resolver las resistencias que produce la expropiación a favor de terceros y sentar las bases normativas y de política para adelantar proyectos con participación de o de iniciativa de los propietarios originales, en condiciones de equidad.

6. El POT debe establecer las directrices, incentivos e instrumentos para que en los proyectos de revitalización y densificación se construya vivienda de interés social y prioritario y también en los procesos de mejoramiento barrial.

5. Ciudad región:

1. La competencia de la definición del uso del suelo corresponde a los alcaldes municipales, la concertación con el gobernador no es suficiente para definir un modelo

compartido y viable de ocupación del territorio Bogotá y su región. El otro actor primordial es la CAR ya que a ésta le corresponde concertar los aspectos ambientales en el proceso de formulación de los POT.

Es necesario fortalecer y poner en marcha la diversidad de mecanismos institucionales formales e informales de integración regional: RAPE, CIT, mesas de borde sur y occidental, Región vida, convenios y acuerdos, entre otros, con el fin de llegar a consensos entre todos los actores sobre el modelo de ocupación y los usos del suelo. Los planes de ordenamiento departamental o las directrices regionales, con participación de los gobiernos y ciudadanía municipales, pueden sentar las bases para un ordenamiento regional que potencie mecanismos de integración.

2. El POT debe plantear las bases para la articulación y la integración regional mediante la formulación de objetivos y metas a partir de acuerdos con los gobiernos municipales, con respeto de las dinámicas municipales y reconocimiento de los impactos que produce Bogotá, así como con mecanismos de financiación y gestión compartidos y de compensación cuando sea necesario.

3. La metodología de hechos regionales permitiría identificar elementos estratégicos de integración en los municipios de borde, con los municipios de Cundinamarca y con una región más amplia que la actual consolidada en la RAPE, de tal manera que se presenten a los gobiernos municipales y sus ciudadanías como instrumentos consolidadores de la región.

4. Es necesaria la definición de criterios estructurantes para el ordenamiento de la Sabana de Bogotá, que partan el Río Bogotá, la estructura ecológica principal regional y los distintos centros urbanos. El reto es avanzar en la consolidación de un modelo desconcentrado, como alternativa a la suburbanización.

El modelo de ordenamiento debe definir estrategias de manejo de los distintos bordes urbano-rurales, orientadas a fortalecer franjas de transición, contener la degradación ambiental y proteger las formas de vida rural.

VI. Territorialización del sistema de cuidado y de los derechos de las mujeres a la ciudad

1. El POT definirá directrices, políticas y mecanismos para el uso y disfrute seguro del espacio y el transporte público por las mujeres y las niñas, a través del tratamiento de los usos en los primeros pisos y la iluminación adecuada y propiciará urbanismos y normas constructivas que incluyan las necesidades de las mujeres y de las personas cuyo cuidado está a su cargo.

2. Se reconocerá la economía del cuidado en la distribución, fortalecimiento y creación de equipamientos de proximidad para la vida cotidiana que faciliten y permitan descargar tiempos a las mujeres en sus labores de cuidado, para su autonomía.

3. Garantizar el acceso gradual a la movilidad motorizada y no motorizada, a los equipamientos y a las viviendas.

IDEAS SÍNTESIS

1. El nuevo POT debe ser el resultado de un consenso ciudadano; con una participación efectiva e incidente de los distintos actores y organizaciones en su elaboración. El proceso de formulación del POT es una oportunidad única para crear ciudadanía.

2. Como punto de partida se sugiere un trabajo para precisar definir cuáles son los contenidos normativos y técnicos de un POT, con el fin de simplificarlo y evitar su extensión innecesaria. La memoria justificativa y el documento técnico de soporte también deben ser sintéticos, claros y con una estructura que facilite su comprensión, discusión y apropiación y, por tanto, posibilite la participación.

3. Los cambios significativos en la población y composición de los hogares plantean una oportunidad única para un ordenamiento territorial centrado en la protección ambiental y en la cualificación y cuidado de la ciudad construida, que reconozca el valor del patrimonio y la memoria.

4. El POT debe reconocer e incluir los determinantes que impone la crisis climática, a nivel de la gestión del agua y del territorio, la protección de todas las formas de vida, los cambios en el transporte y la movilidad y la gestión integral del riesgo, en la línea propuesta por la modificación excepcional del POT tramitada en 2012-2013.

5. El componente estructural se podría afinar en torno a la estructura ecológica principal y las infraestructuras, sistema de espacio público y equipamientos articulados a una regulación de dinámicas y procesos, que concreten la dimensión espacial de políticas socio-económicas y las apuestas por la inclusión social y la superación de distintas formas de segregación.

El POT también debe potenciar las distintas actividades productivas de la ciudad, en distintas escalas, y con base en las infraestructuras y regulaciones adecuadas.

6. Es indispensable valorar la ciudad construida como componente primordial de un nuevo ordenamiento territorial de la ciudad. Se recomienda disminuir la enorme extensión del área destinada a renovación urbana, buscando concentrarla en lugares específicos donde se espera concentrar las actividades capaces de convertirse en subcentros de empleo que apoyen la disminución de los viajes.

7. Su sugiere el objetivo de lograr una ruta para una configuración socio-espacial de la ciudad que permita el disfrute de todos y todas sus habitantes, que redefina el papel del espacio público y reconozca las formas diferenciadas de vivir la ciudad por las mujeres, los jóvenes, las personas con discapacidad y la tercera edad.

8. Es importante recoger y reforzar las propuestas de la modificación del POT de 2019 sobre ruralidad, sobre sistemas de drenaje sostenibles y otros mecanismos de adaptación al cambio climático como la exigencia de mínimos de retención de aguas lluvias para los desarrollos privados e índices máximos de endurecimiento y mínimos de agua permeable en el espacio público e índices de cobertura vegetal, así como directrices de ecourbanismo.

9. Se mantendrán y reforzarán las propuestas formuladas por las instancias de participación de las mujeres y por la agenda de mujeres por la ciudad de Bogotá en términos de una ciudad segura para mujeres y niñas en el espacio público y en el transporte público, en la reducción de barreras para la movilidad y contra la discriminación; la protección del agua, de los acueductos rurales comunitarios y los procesos de participación en los bordes urbano-rurales.

Propuestas por: Andrés Hernández, CIDER, Universidad de los Andes; María Mercedes Maldonado, organizaciones que suscribieron el #CompromisoAmbientaPorBogotá; Carlos Roberto Pombo Urdaneta, Consejo Territorial de Planeación Distrital; Manuel Rodríguez Becerra, Foro Nacional Ambiental y José Salazar, Universidad Nacional de Colombia.