

Andrés Ortiz, Secretario de Planeación de Bogotá:

Nuevo Plan de Ordenamiento para Bogotá. Movilidad, densificación y mucho espacio público



Se ha hablado en Bogotá de un Plan Maestro de Transporte Intermodal para conectar la sabana. ¿Qué hay con esta iniciativa?

La capital y el nuevo POT abren las puertas al transporte intermodal para toda la Bogotá-Sabana, dejando claro que deben acogerse todas las particularidades de la ciudad. Son principalmente los sistemas férreos los llamados a considerarse si se apunta a un transporte masivo de alta frecuencia y bajo costo. Nuestro ferrocarril existente, que pasa dos veces al día y circula al nivel de las vías impacta la movilidad del norte de la ciudad y es un asunto complejo porque en esas condiciones, un tren que circulara cada 5 u 8 minutos atravesando gran cantidad de vías, partiría la ciudad en dos. En este orden de ideas un sistema de tren en sentido Sur-Norte tendría que considerar una solución que no interrumpa el flujo oriente-occidente. El proyecto más avanzado al momento es Regiotram de Occidente, donde este inconveniente es más fácil de resolver pues en su recorrido solo tiene que cruzar seis grandes avenidas.

↑ Andrés Ortiz, Secretario Distrital de Planeación, Alcaldía de Bogotá Secretaría Distrital de Planeación.

El Secretario de Planeación de Bogotá, Andrés Ortiz Gómez, Arquitecto de la Universidad Javeriana, con magíster en Planeación Urbana para Países en Desarrollo de Oxford Brookes University. Durante 28 años ha ejercido su profesión desde su propio taller y, en paralelo, es docente de las universidades de los Andes y Javeriana. Describió para Noticreto la nueva concepción de ciudad consignada en la propuesta de Plan de Ordenamiento Territorial (POT) de la actual administración de Bogotá y habló sobre los proyectos viales de la ciudad.

La ciudad tiene déficit en la red vial que comunica los focos de vivienda con los centros de desarrollo económico. ¿Qué proyectos de la Alcaldía son destacables?

Es primer lugar es necesario reiterar la importancia de una conexión integral con la región, donde se sitúa buena parte de la industria. Bogotá lleva más de 60 años sin hacer vías conectivas con la Sabana y esto ha generado una situación compleja para la movilidad. En el nuevo Plan de Ordenamiento Territorial – POT se destacan varios proyectos que mejoran notablemente la movilidad hacia fuera de la ciudad:

- Hacia el norte, la conexión de la Avenida Boyacá con la vía Chía-Cajicá-Zipacquirá, generando un nuevo corredor de acceso a la ciudad.
- Hacia el occidente, la doble calzada a Cota, y una paralela a la calle 80 a través de la 63 y hasta la vía Siberia-Funza, para atender no solamente la región, sino para dar un segundo acceso al Aeropuerto El Dorado y que también aportaría en la atención a

una tercera pista, permitiendo que Bogotá tenga a mediano plazo un segundo terminal antes de pensar en la construcción de El Dorado 2. También paralela a la calle 13, la Avenida de Las Américas que se articula con Mosquera y va hasta Mondoñedo.

- Hacia el sur el POT duplica la Autopista Sur a través de la Avenida Ciudad de Cali que conecta con Soacha. También está La ALO¹ que en su primera etapa atiende todo el transporte pesado y logístico hasta la calle 80 y en una segunda etapa, aspirando a la posibilidad de sustracción de la Reserva van der Hammen, llegue a Chía.
- Hacia el oriente se incluye el plan para el túnel de la Calle 100, que conectaría con la Perimetral de Oriente (Cáqueza-La Calera) y daría salida directa a Villavicencio.

A nivel urbano el POT da prioridad al peatón, a los sistemas alternativos de movilidad como la bicicleta y al transporte público masivo, porque se busca desestimular el uso del automóvil particular. Dentro del transporte masivo el proyecto más importante es el Metro. La Primera Línea va desde el Portal Las Américas hasta La Calle 170 (en 3 fases) y la segunda línea va de la Calle 80 con Avenida Caracas al Portal de La 80 y gira al norte hasta el Portal de Suba.

Sin embargo, resulta utópico pensar que solo deben construirse líneas de Metro. Hay que tener en cuenta la capacidad de inversión de Bogotá y del país: un kilómetro de Metro cuesta entre 4 y 6 veces más que un kilómetro de troncal de Transmilenio, Bogotá no puede esperar hacer una línea cada 15 años; la ciudad debe buscar un planteamiento sensato y aterrizado a las capacidades de inversión, un planteamiento donde esté previsto el metro, pero a la vez se acabe de desarrollar la matriz de troncales de Transmilenio. Bajo este marco, están contempladas las troncales de Transmilenio de la Avenida 68-Calle 100, la de la Avenida Caracas al Sur hasta Yomasa, la de la Carrera 7 (que ya tiene un proceso de contratación en marcha), la de la Avenida Ciudad de Cali y la troncal de la Avenida Boyacá. En sentido transversal se incluyen las troncales de la Calle 63 y de la Calle 170.

Como complemento, existe un proyecto muy ambicioso, con buena parte en obra, que busca completar la red de ciclo-rutas, pues la cantidad actual de bici-usuarios supera el 50% de las personas que utilizan automóvil particular. Es un tema real y serio que está creciendo, especialmente entre los jóvenes. Bajo esta premisa, el POT contempla un diseño mucho más importante de ciclo-rutas, pues el uso de bicicleta ya es riesgoso para los peatones en sectores donde las ciclo-rutas se mezclan con los andenes. El automóvil seguirá existiendo, pero se espera que cada vez menos ciudadanos lo utilicen cotidianamente. Así se terminaría el concepto de “parqueaderos mínimos obligatorios” y será posible construir edificios sin parqueaderos.

Un tema delicado es la organización del transporte de carga y de pasajeros, así como de las actividades de cargue y descargue. ¿Hay normas urbanas recientes que mejoren la movilidad de la ciudad?

Hay que resaltar tres aspectos clave: el primero, seguimos con la urgencia de una articulación norte-sur interna de toda la logística a través de la ALO¹, y una externa repotenciando toda la vía que conecta el norte de la Sabana hasta Mondoñedo, sobre la que están trabajando la Gobernación de Cundinamarca y el Ministerio de Transporte. El segundo aspecto es lo que ya se mencionó sobre los accesos a la ciudad.

El tercero es que para el cargue y descargue, la Secretaría de Movilidad y los industriales están trabajando para implementar un esquema que de horarios que puede ir de 11 de la noche a 5 de la mañana. Hace unos años

la industria no acogía este sistema porque resultaba muy costoso abastecer de noche, pero en estos días la congestión hace más económica esta opción, siempre y cuando se garantice la seguridad.

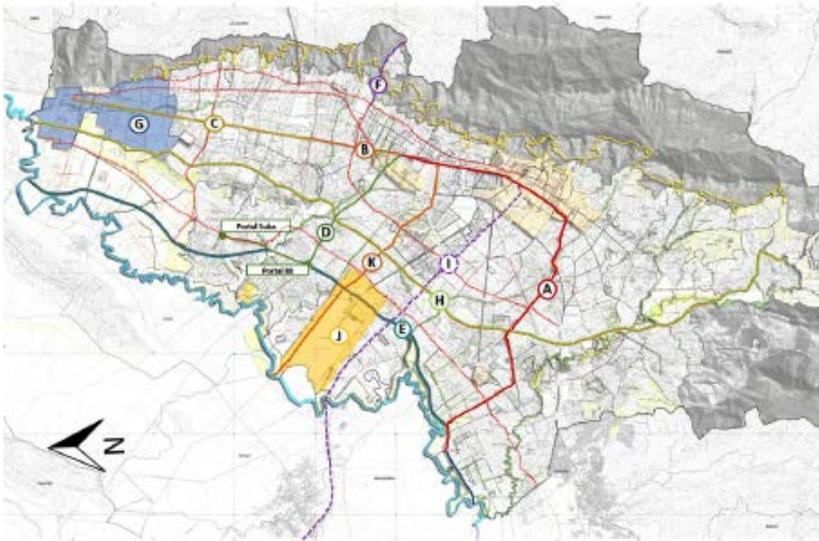
¿Cómo va la autofinanciación de actuaciones urbanas y de renovación en Bogotá?

La principal actuación urbana integral en curso es Lagos de Torca, un proyecto muy ambicioso planteado desde el POT del 2000, que no se había concretado por la descoordinación de los pilares fundamentales de planificación, gestión y financiamiento. La articulación de estos tres pilares se logró a través de un decreto con un mecanismo novedoso y revolucionario por su viabilidad y con una proyección sin precedentes en lo urbanístico, en lo social, en lo ambiental y en lo financiero.

En lo urbanístico, por primera vez se exigen ciclo-rutas y espacio de tránsito peatonal en todas las vías (locales, intermedias y arteriales) y antejardines totalmente públicos. Mientras en la actualidad tenemos 4,4 m² efectivos de espacio público por habitante, Lagos de Torca exige más de 10 m², manteniendo una densidad de 206 habitantes por hectárea, que es uno de los objetivos: gran densidad con mucho espacio público disponible. En lo social, se exige el 40% del suelo para VIS² y VIP³ (más de 128.000 viviendas) en el sitio que más interesa a Bogotá para contrarrestar la altísima segregación que tiene la capital entre Norte y Sur. En lo ambiental incluye la recuperación de nueve quebradas, del humedal Torca-Guaymaral (que de haberse reducido a 35 hectáreas vuelve a tener las 75 originales); se construye un parque metropolitano de 150 hectáreas y un parque lineal de 15 kilómetros con 30 metros de ancho. En lo financiero, todo se realizará a través de un fideicomiso de los privados y será el primer proyecto bogotano en que la totalidad del suelo y de las obras irá por cuenta del sector privado: la tierra para las avenidas, para los parques y para la malla vial arterial –que siempre había corrido por cuenta del Distrito– y para las redes matrices de acueducto y alcantarillado, que siempre se habían realizado por cuenta de la EAAB. La totalidad de los costos de urbanizar lo metropolitano y lo arterial se exige a los particulares. No aumentará el costo de la vivienda, pues se construirá en altura y la mayor parte de lo que se comercializará será para estratos 3 o 4 exigiendo que se responda a la realidad del mercado.

El decreto salió hace dos años y el fideicomiso, constituido hace un año, ya tiene más de 1,6 billones de pesos de los privados en suelos y dinero. Desde el año 2004 Bogotá no había logrado recoger más de 300.000 millones entre plusvalías, derechos de edificabilidad y cargas. Esta es una verdadera revolución en la forma de hacer ciudad en el país.

La intención con el proyecto es que este año queden abiertos los centros de ventas y la fase preliminar del parque metropolitano. En vías arteriales, la Calle 200, la Avenida Santa Bárbara, la Avenida Boyacá hasta la Guaymaral y la misma Avenida Guaymaral ya tienen planes parciales aprobados e iniciados.



↑ Mapa ubicación proyectos: A. Línea 1 Metro Fase 1 - B. Línea 1 Metro Fase 2 - C. Línea 1 Metro Fase 3 - D. Línea 2 Metro - E. Avenida Longitudinal de Occidente (ALO) - F. Túnel Calle 100 - G. Lagos de Torca - H. Av. Boyacá (Conexión Chía) - I. Regiotram de occidente - J. Aeropuerto El Dorado - K. Av. José Celestino Múñiz o Calle 63 (Conexión con Funza). Las líneas punteadas rojas son troncales de Transmilenio.

Hay polémicas alrededor de la propuesta de la Alcaldía sobre Reserva van der Hammen. ¿En qué consiste, cómo beneficia a la ciudad y cómo está avanzando?

Es necesario dejar claro que en ningún momento se ha tenido la intención de urbanizar la Reserva van der Hammen. La propuesta de la Alcaldía busca que la reserva sea realidad, mejorarla y articularla con la conectividad Bogotá-Región a través de la huella urbana que, a su vez, sería mucho más sostenible en lo ambiental.

La reserva se ubica al Noroccidente de Bogotá –entre la Avenida Boyacá y el río Bogotá de oriente a occidente y del humedal de La Conejera hasta Chía de sur a norte– tiene 3.800 hectáreas, de las cuales 1.400 pertenecen a la Reserva y las otras 2.400 se contemplan en el actual POT como área de expansión urbana. La propuesta aumenta la Reserva a 1.700 hectáreas, reduce el área de expansión a 2.100 y cumple mejor el objetivo ambiental de conectar los cerros Orientales con el río Bogotá. Se basa en los estudios científicos realizados en los corredores de conectividad retomados por el Distrito para realizar la propuesta⁴. El POT actual propone que, de las 1.400 hectáreas, 535 sean propiedad pública, mientras que en la nueva propuesta la propiedad pública pasa 1.435 y plantea, además, un instrumento por el cual los dueños de la tierra serían los que aporten esas 1.435 hectáreas bajo la modalidad de derechos de edificabilidad. Esto significa que, a diferencia de la reserva contemplada actualmente, no habría que comprar la tierra y el Distrito no tendría que poner de su presupuesto.

El planteamiento de la Alcaldía también es muy superior frente al tema ambiental. La van der Hammen dispone solamente 634 hectáreas de restauración –hay que recordar que este espacio hay que construirlo– mientras que la propuesta casi la duplica (1.100 Ha).

Considerando la importancia de la conexión con la región, la propuesta contempla además de la extensión de la Avenida Boyacá hasta Chía, la doble calzada de Suba en su perfil real hasta Cota, la Avenida Ciudad de Cali, y la ALO, fundamental para logística de la ciudad. Se considera también que la fauna terrestre tenga puentes para cruzar las distintas secciones de la reserva, pasos para especies acuáticas y diseños escalonados de arborización para que las aves no corran riesgo de ser atropelladas.

Hay que ser enfático al hablar de servicios ecosistémicos: Naciones Unidas y otros entes como RAMSAR⁵ dejan claro que el ser humano es receptor de un servicio ecosistémico fundamental que ofrecen las áreas urbanas protegidas. Por lo mismo, la administración distrital plantea que más gente quede cerca de la Reserva, que pueda conocerla y recorrer sus senderos. De las 163.000 Ha de Bogotá, cerca de 96.000 son áreas protegidas que comprenden el páramo de Sumapaz, los cerros orientales, los humedales, etc. La propuesta de POT aumenta en 30.000 las hectáreas protegidas, es decir que Bogotá quedaría con cerca de 126.000 hectáreas protegidas (prácticamente todo el territorio) y la ciudad como tal de 38.000 Ha.

Para Bogotá es muy importante que las áreas destinadas a la expansión tengan alta densidad. Debemos dejar de expulsar gente a la Sabana, ese es un problema muy grave para la sostenibilidad. Un estudio de huella urbana que se hizo con FINDETER⁶, IDOM⁷ y la Gobernación de Cundinamarca muestra que Bogotá mantuvo su densidad de ciudad compacta de 200 habitantes por hectárea y creció alrededor de 2.700 Ha del 2005 al 2016. Pero en ese mismo periodo las zonas urbanizadas en la Sabana crecieron de 9.800 Ha a 26.300 Ha. Mientras la capital consumió 19 m² de tierra bruta por habitante, al no haber habilitado suficiente cantidad de suelo, la Sabana consumió 11 veces más, cerca de 209 m² de suelo por habitante nuevo en un modelo que no es sostenible de baja densidad, sin transporte colectivo ni espacio público.

Me pregunta por los avances. El Distrito presentó a la CAR los estudios en un documento extenso, el Instituto von Humboldt y la CAR aportaron peticiones, reajustes, comentarios y complementos que se trabajaron rápidamente y también se presentaron para incorporarlos al POT. Con el Consejo Directivo de la CAR debemos hablar de los tres elementos que se solicitaron: sustracción para las vías, realideramiento para el crecimiento y cambio de la forma de la Reserva, y finalmente recategorización para que la Reserva pase de ser productora a protectora.

1: Avenida Longitudinal de Occidente.

2: Vivienda de interés social.

3: Vivienda de interés prioritario.

4: Todos los estudios de la Reserva van der Hammen pueden ser consultados y descargados en <http://www.bogota.gov.co/van-der-hammen/informes-y-estudios.html>

5: RAMSAR es el tratado intergubernamental que proporciona el marco para la conservación y el uso racional de los humedales y sus recursos.

6: FINDETER: Financiera de Desarrollo Territorial.

7: IDOM: Empresa española, consultora en ingeniería, arquitectura y gestión integral de proyectos.

8: UPZ: Unidad de planeamiento zonal. Son áreas de la ciudad demarcadas con la función de servir de unidades territoriales para planificar el desarrollo urbano en el nivel zonal en Bogotá.

9: IPS: Instituciones Prestadoras de Salud.

10: UAESP: Unidad Administrativa Especial de Servicios Públicos.

¿Qué tipo de control se implementó frente a la expansión urbana sobre territorios protegidos? ¿Cómo se garantiza la legalidad?

En general, este aspecto corresponde a la Secretaría de Gobierno, pero debemos saber que el POT busca controlar la ilegalidad por varios caminos. En primer lugar, dando solución al problema de reglamentación por UPZs⁸ que viene del POT del 2004 y que a la fecha no se ha terminado. El nuevo POT busca que tres meses después de entrar en vigor, los decretos reglamentarios de toda la ciudad queden listos. El segundo camino es buscando que la norma sea muy precisa, clara, equitativa y taxativa, sin ambigüedades que dejen campo a la corrupción, y que se controle a través de la Secretaría de Gobierno. Finalmente, con la ocupación inmediata por la ciudad de las zonas de reubicación, de reserva o de alto riesgo, a donde llega gente, bien sea construyendo parques, arborizando o con alternativas que impida la ocupación ilegal.

¿Con las zonas de reubicación y los proyectos que nos expone se extiende el perímetro urbano?

La división entre suelo urbano y suelo rural la da el perímetro de servicios, al que el POT le está haciendo correcciones de manera que coincida con el perímetro urbano. El POT contempla un área de expansión para la demanda de crecimiento de los próximos años muy inferior a lo que se pensaba: 2.100 Ha en la zona norte y una fracción en el occidente, pues no hay gran disponibilidad de tierras. En el Sur por el contrario se reduce el perímetro urbano, pues hay zonas no aptas. Con esto no es posible realizar más cambios en el perímetro urbano de Bogotá, pues solo quedarían áreas protegidas hacia el oriente y el sur; el río Bogotá hacia el Occidente y los municipios de la Sabana hacia el Norte. La única posibilidad de Bogotá es crecer en altura, con un adecuado soporte de transporte masivo y de espacio comunal, que cumpla los objetivos de densidad poblacional y de espacio público por habitante.

¿Qué pasará con la industria, ¿se desplazará?

El nuevo POT contempla que el desarrollo económico de la ciudad debe basarse en la idea de “Ciudad Especializada”, entender sus fortalezas y enfocarse en ellas. Una ciudad situada lejos de los puertos y a 2.600 metros de altitud debe fortalecer lo que la hace competitiva, apostando por una economía enfocada a los servicios como la industria creativa, el cine y la televisión, la moda y toda la economía naranja; es decir, todo lo que pueda ser exportado a través de fibra óptica o vía aérea. También tener en cuenta los productos de altísimo valor agregado como los medicamentos, la cosmética y la electrónica. Se entiende que esto va a afectar a la industria pesada, que para atender el mercado local deberá ubicarse donde el suelo sea menos costoso o, para la exportación, acercarse a los puertos.

Por otra parte, Bogotá debe fortalecerse en el conocimiento, en educación superior y en medicina de alto nivel. Cada vez llegan más extranjeros a realizarse trasplantes o procedimientos médicos complejos. El POT contempla que

el Distrito apoye la consecución de predios por las IPS. Y si una universidad quiere crecer, ese deseo es patrimonio de la competitividad de la ciudad y se le debe ayudar. Bogotá también debe enfocarse al turismo, la ciudad ha mejorado en este aspecto, sin embargo, queda trabajo por realizar.

En el evento que realizó Asocreto en la Sociedad Colombiana de Ingenieros en febrero pasado usted habló de una cartilla de vías. ¿Qué nos comenta?

Que va muy bien. Se llama Manual De Calles de Bogotá y solo puede salir después de aprobado el nuevo POT, que le abre el camino legal. Da un gran salto en una de las grandes prioridades del POT, que es el espacio público, tan escaso en las calles de Bogotá.

Se pretende hacer con las calles la misma integración que se está llevando a las estructuras de ambiente y de espacio público, y por eso la nueva cartilla representa un gran avance respecto al POT anterior. Las vías de Bogotá actualmente se clasifican únicamente por su dimensión (V-0, V-1, V-2, V-3, V-4, V-5, V-6, V-7, V-8 y V-9) mientras que con el nuevo POT se introducen las tipologías viales como criterio de clasificación (arterial, local, repartidora, bulevar urbano, etc.) y se incorpora un sistema de calificación matricial que abre gran cantidad de posibilidades.

El Manual de Calles de Bogotá deja muy claro que la relación con las edificaciones es fundamental para tener una ciudad de calidad con calles dinámicas, vivas y seguras. Estipula los antejardines como públicos y obliga a que el primer piso de los edificios sea habitable, bien sea para vivienda, comercio o servicios. Algo similar sucede con los centros comerciales a los que se les exige que todo el perímetro del primer piso tenga locales con frente y acceso hacia la calle. Las grandes masas ciegas generan inseguridad e impiden el control social.

Volviendo al plan de desarrollo de la Administración, ¿fue posible el manejo sostenible de “Residuos para la Construcción y la Demolición”?

Podemos decir que fue posible dentro de la reglamentación vigente, pero esto no significa que se haya realizado de manera suficientemente satisfactoria, pero estamos seguros de dar una solución real con el nuevo POT, que plantea una transformación del relleno de Doña Juana, no para ampliarlo en área sino para consolidarlo, mitigar sus riesgos y construir una franja verde de amortiguación en todo su perímetro. También se incluyen estrategias de aprovechamiento de los escombros y demás residuos de construcción y demolición (RCDs) a través del manejo en instalaciones que se definieron desde la UAESP¹⁰ y la Secretaría de Hábitat. Este es un servicio fundamental para una ciudad que tiene una construcción dinámica, considerando, además, que vienen para los próximos años contratos por más de 40 billones de pesos y que, como cualquier obra, generarán escombros y residuos aprovechables. 