



ALCENTRO



@Alcentro_co



@Alcentro_co



Alcentro



@Alcentro_co

Documento # 34



EL POT DESDE ALCENTRO

Documento de revisión técnica sobre la propuesta de Plan de Ordenamiento Territorial presentado por la Administración 2016-2019

Elaborado por las Direcciones de
Vivienda y Territorio, y Transporte y Asuntos
Urbanos de:



Participantes:

Andrea Baena - Directora Vivienda y
Territorio

Juan Pablo Caicedo -
Director Transporte y Asuntos Urbanos

Luisa Daniela Agudelo - Miembro
número ALCENTRO

Juan Sebastián Gutiérrez - Miembro
número ALCENTRO

Juan Sebastián Espinosa - Miembro
número ALCENTRO



¿Qué le espera a Bogotá tras el hundimiento del POT?

El **2 de noviembre del 2019** la **Comisión del Plan de Ordenamiento Territorial del Concejo Distrital de Bogotá**, aprobó la ponencia negativa del concejal Celio Nieves respecto del proyecto de POT presentado por la administración anterior.

Esta decisión genera la **imposibilidad de implementar** el mismo, y **nos sentencia** a todos los Bogotanos a seguir con el **POT actual**, hasta que se formule uno nuevo.



Aunque algunos sectores políticos y de la ciudadanía celebran esta decisión, **las consecuencias de no implementar un nuevo POT para Bogotá son supremamente negativas**, ya que debemos seguir con una **norma desactualizada**, que **no supe las necesidades de la ciudad**.

Para poder entender mejor, cómo nos afecta a todos los Bogotanos la no actualización de este instrumento, les explicaremos brevemente qué es un Plan de Ordenamiento Territorial, sus elementos básicos y la situación actual de la ciudad.





¿QUÉ ES UN POT?



El POT o Plan de Ordenamiento Territorial es el instrumento básico para el ordenamiento del territorio municipal o distrital, en otras palabras, es la hoja de ruta por medio de la cual se determinan las políticas, objetivos y directrices que deben guiar la administración del desarrollo físico del territorio y la utilización del suelo en un municipio o distrito determinado.





¿CUÁL ES LA IMPORTANCIA DEL POT PARA LOS CIUDADANOS?



En **Bogotá**, actualmente sigue vigente el **POT** adoptado por medio del **Decreto 190 de 2004**, el cual fue formulado en la administración de Luis Eduardo Garzón. Esta norma ya tiene más de **15 años**, y fue estructurada con base en las necesidades que la ciudad tenía en esa época.



En la actualidad Bogotá tiene una población estimada por el DANE, de **7.181.469 (Censo 2018) habitantes** y se estima que para el **2032 llegará a los 8.374.333**, en contraste con el año **2004** en el cual se emitió el **Decreto 190**, cuando la población de Bogotá rondaba por los **6.840.116**.



Este enorme incremento poblacional junto con un contexto cambiante, generan la **necesidad de crear normas que se adapten a las nuevas realidades de la ciudad y que proporcionen mecanismos adecuados para las nuevas problemáticas.**





¿CUÁL ES LA IMPORTANCIA DEL POT PARA LOS CIUDADANOS?

El Plan de Ordenamiento Territorial es de vital importancia para los ciudadanos por distintas razones

1

Estos instrumentos determinan los proyectos a mediano (6-9 años) y largo plazo (9-12 años) que se van a adelantar en la ciudad.

Esto es de interés para la ciudadanía ya que por medio de estos proyectos se desarrolla la **INFRAESTRUCTURA PÚBLICA.**

Actualmente Bogotá tiene un POT con una vigencia vencida, por lo que no existe claridad sobre las obras de infraestructura que se deben implementar.

¡EN BOGOTÁ HAY UN GRAN ATRASO EN MATERIA DE INFRAESTRUCTURA VÍAL!

Es de vital importancia tener un **INSTRUMENTO DE PLANIFICACIÓN** que determine nuevas políticas acopladas a la realidad de la ciudad para que así se desarrolle los **proyectos de infraestructura pública** de una forma adecuada.





¿CUÁL ES LA IMPORTANCIA DEL POT PARA LOS CIUDADANOS?

El Plan de Ordenamiento Territorial es de vital importancia para los ciudadanos por distintas razones

2

Los Planes de Ordenamiento Territorial

determinan las **normas que regulan el uso del suelo.**

Los habitantes que quieran realizar una actividad específica en un sector de la ciudad o pretendan aprovechar sus terrenos para construir o desarrollar un proyecto están supeditados a las disposiciones planteadas por el POT.

Sin un POT actualizado la ciudad no tendrá las herramientas para generar un desarrollo adecuado en sus zonas de expansión y las zonas que necesitan una renovación, lo que conlleva a la imposibilidad en la ciudad de generar una oferta inmobiliaria adecuada, lo que ha generado un déficit en materia de vivienda.

La nueva administración tiene un gran reto con los ciudadanos de Bogotá, de **implementar un instrumento de planificación adecuado que le permita a la ciudad** salir de un atraso de 3 años en materia de planeación y que genere un desarrollo adecuado para la misma.



Exponemos un listado y análisis de aspectos positivos que proponemos mantener del proyecto de revisión General del POT que se cayó y aspectos que debería reconsiderar la administración entrante.



ENFOQUES DESTACADOS DEL POT

Estrategia política (Entre lo Técnico lo político)

Para comenzar, es necesario reconocer que, de los 1.101 municipios de Colombia, 886 no tienen actualizado su Plan de ordenamiento y 33 de los 56 municipios con POT no lo tienen vigente. El 14% de los POT no incluyen suelos de protección, el 21% no están georreferenciados, el 97% no contemplan estudios de riesgos ni amenazas y, mientras tanto en Bogotá, el POT que probablemente tiene más sustento técnico que cualquier otro en el país, no fue aprobado por el Concejo Distrital. Es una paradoja, que ni las pequeñas ni las grandes ciudades en este país están a salvo de lo inoperativo que se torna un marco gubernamental interinstitucional basado en todo menos en el interés general de los ciudadanos.



FOTO: EMPRESA METRO

Con más de 3 años de rezago, hoy sigue vigente el Plan de Ordenamiento Territorial del año 2004, siguen vigentes las Unidades de Planeamiento Zonal y los decretos reglamentarios así como la asignación de usos y tratamientos de un modelo de ciudad de hace más de 15 años.

Ya van 3 administraciones que se han tomado el tiempo y el esfuerzo de crear un nuevo modelo de ordenamiento para Bogotá y estos han sido revocados, desaprobados y archivados. Bogotá necesita avanzar, pero esto no será posible en tanto sigan jugando al “tinmarín de do pingue” con el POT en cada administración.

Uno de los problemas a evidenciar es entonces que, entre la técnica y la política a Bogotá le ha costado trabajo tomar decisiones estructurales, llegando tarde a las soluciones. Le ha faltado concretar y la polarización nubla cada vez más los procesos en contra vía al principio fundamental del urbanismo: el bien general que prima sobre el bien particular.

¿Pecó el modelo de la administración anterior por ser excesivamente técnico y operativo y no lo suficientemente político? Porque si algo se debe destacar del proyecto POT han sido y serán los estudios técnicos rigurosos, los instrumentos de financiamiento y la concertación e integración ambiental y, más allá del POT, un “Por fin después de muchos años” aprobado Metro para Bogotá, decisión que se tuvo que tomar en el año 1982 y no fue tomada sino hasta 37 años después.



Mixtura de usos

El diseño urbano apunta cada vez más hacia el uso mixto del suelo, potenciando los beneficios que genera la articulación de usos para las comunidades. En la práctica, esta mixtura trae beneficios como un mayor acceso a servicios urbanos, equipamientos y oportunidades productivas, integración de diferentes grupos poblacionales, mejora en la percepción de seguridad, aumento en el valor de las propiedades, reducción de requerimientos de infraestructura vial y estacionamientos, e incentivo de medios de transporte sostenibles.

Las zonas de la ciudad con un nivel alto de mezcla de usos, se convierten en nodos de micro-ciudades, reduciendo las necesidades de movilidad y ofreciendo oportunidades a las comunidades locales.

Para Bogotá, es indispensable adoptar un modelo de ciudad con una red de nodos mixtos, dispersos por la ciudad y accesibles a todos los ciudadanos, para acomodar la población creciente y diversa.

La propuesta del POT parte del “reconocimiento de las diferentes formas de producción en la ciudad, proponiendo una norma que permita consolidar centros y calles comerciales seguros para las comunidades locales de toda la ciudad, y para contar con barrios residenciales dinámicos y adecuadamente dotados de servicios para el desarrollo comunitario (Documento Resumen POT, pag. 7).”

El POT ejecuta normativamente el concepto de mixtura mediante la definición áreas de actividad, con lo que se busca estimular un proceso gradual e incremental hacia una ciudad con cada vez más mixtura de usos.



Parque Central Bavaria, Bogotá
Nodo con diversos mixtos en la
ciudad

Fuente:

<https://i.pinimg.com/originals/7d/a6/d3/7da6d30f2546fe3e2dc7fb2b5e311477.jpg>



Aprovechamiento responsable de las zonas de reserva ambiental

La propuesta POT contempla la anexión del espacio público a la estructura ecológica principal, con el fin de darle un uso responsable a las zonas ambientales para protegerlas, en vez de prohibir cualquier tipo de uso, como sucede en la actualidad. La propuesta POT establece 'grados de naturalidad' con porcentajes de suelo permeable y usos permitidos en distintos espacios.

Según la ordenación territorial basada en actividades complementarias, un uso apropiado y controlado de zonas de conservación generará procesos de apropiación y cuidado del territorio por parte de los mismos habitantes locales.



Foto: CAR

Hoy en día, las zonas de conservación en las que se prohíbe cualquier tipo de uso, en muchos casos, se ocupan de manera espontánea y sin lineamiento responsables, lo cual conlleva a mayor deterioro de los ecosistemas naturales y a un mayor nivel de riesgo para las personas que habitan esa zona.

Algunos expertos ambientales, criticaron la propuesta POT por colocar la EEP (Estructura Ecológica Principal) en la misma categoría o integrarla al sistema de Espacio Público (EP), ya que al integrarlas podría haber interpretaciones malintencionadas de los usos permitidos en la EEP y el EP. Creemos que sí es pertinente dejar en un nivel de mayor jerarquía la EEP para evitar interpretaciones que vulneren la protección de ecosistemas estratégicos. Pero sí integraríamos al sistema de espacio público y a la Estructura Ecológica Principal la propuesta de grados de naturalidad para que sea claro qué lugares deben protegerse y conservarse más que otros.

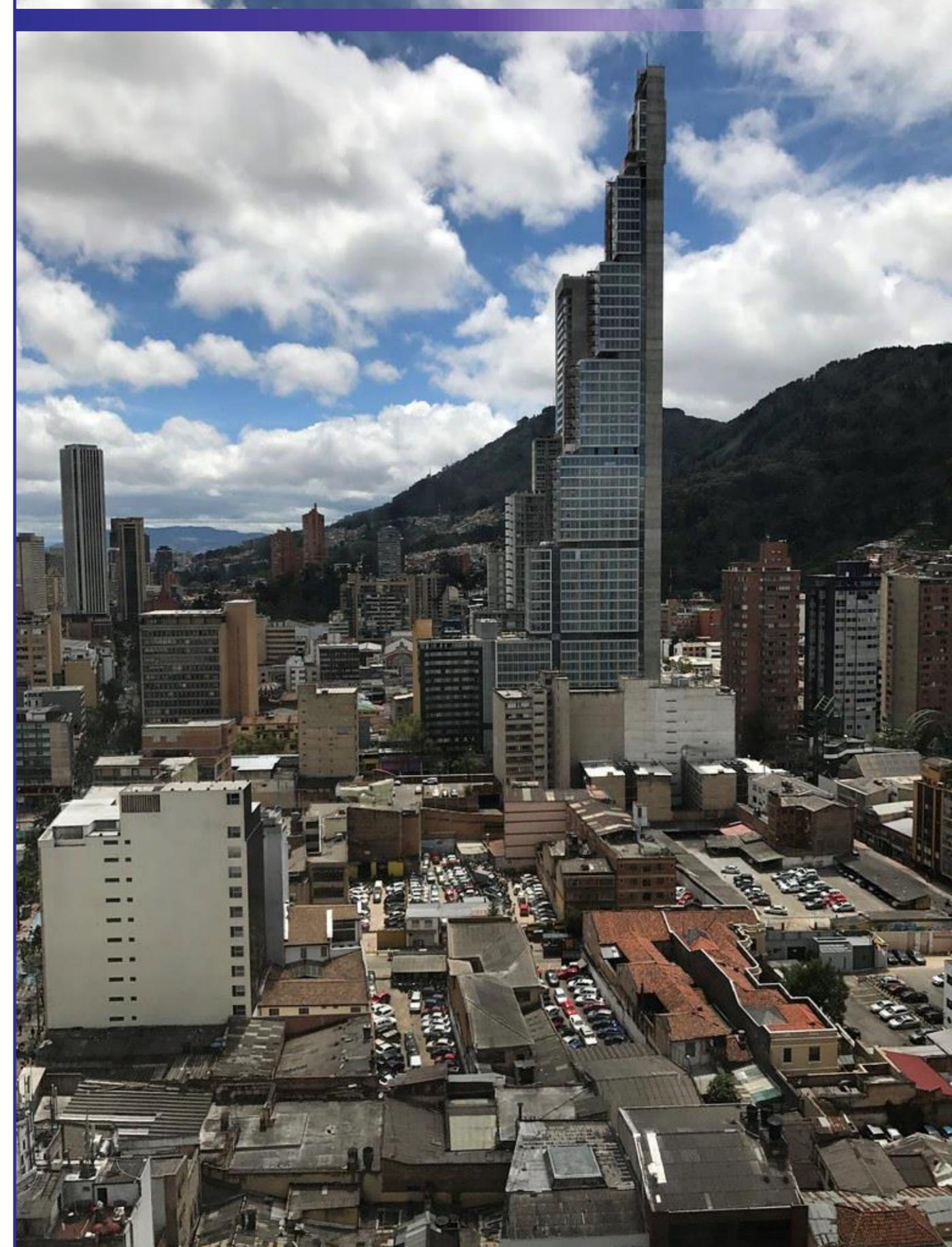


PLANEACIÓN POR PROYECTO

Tal vez uno de los principios más importantes a rescatar del Proyecto de revisión General del POT es el de: Planeación por Proyectos. **Para garantizar procesos exitosos con la próxima revisión del POT, resaltamos la importancia de mantener un abordaje práctico a la norma orientada al logro, diseñando herramientas para conseguir la operatividad de la norma y transformar de la visión de ciudad, de manera efectiva, en proyectos concretos y viables en el territorio.**

Es esencial para Bogotá, poder hacer realidad la visión de ocupación del territorio en acciones concretas, que desarrollan, cualifican, renuevan o mejoran los elementos físicos del espacio urbano. Bogotá tiene larga tradición de proyectos de renovación urbana complejos los cuales son difíciles de concretar y concertar. Por ejemplo, en Bogotá se tienen casos de Planes Parciales que pueden durar hasta 9 años volverse realidad. Con la planeación por proyectos, se posibilitan iniciativas que, desde un principio, buscan consenso entre ciudadanía, desarrolladores, vecinos y gobierno, para lograr viabilidad real de su implementación.

Fuente foto: <https://www.flickr.com/photos/eliasroviello/34956730416>

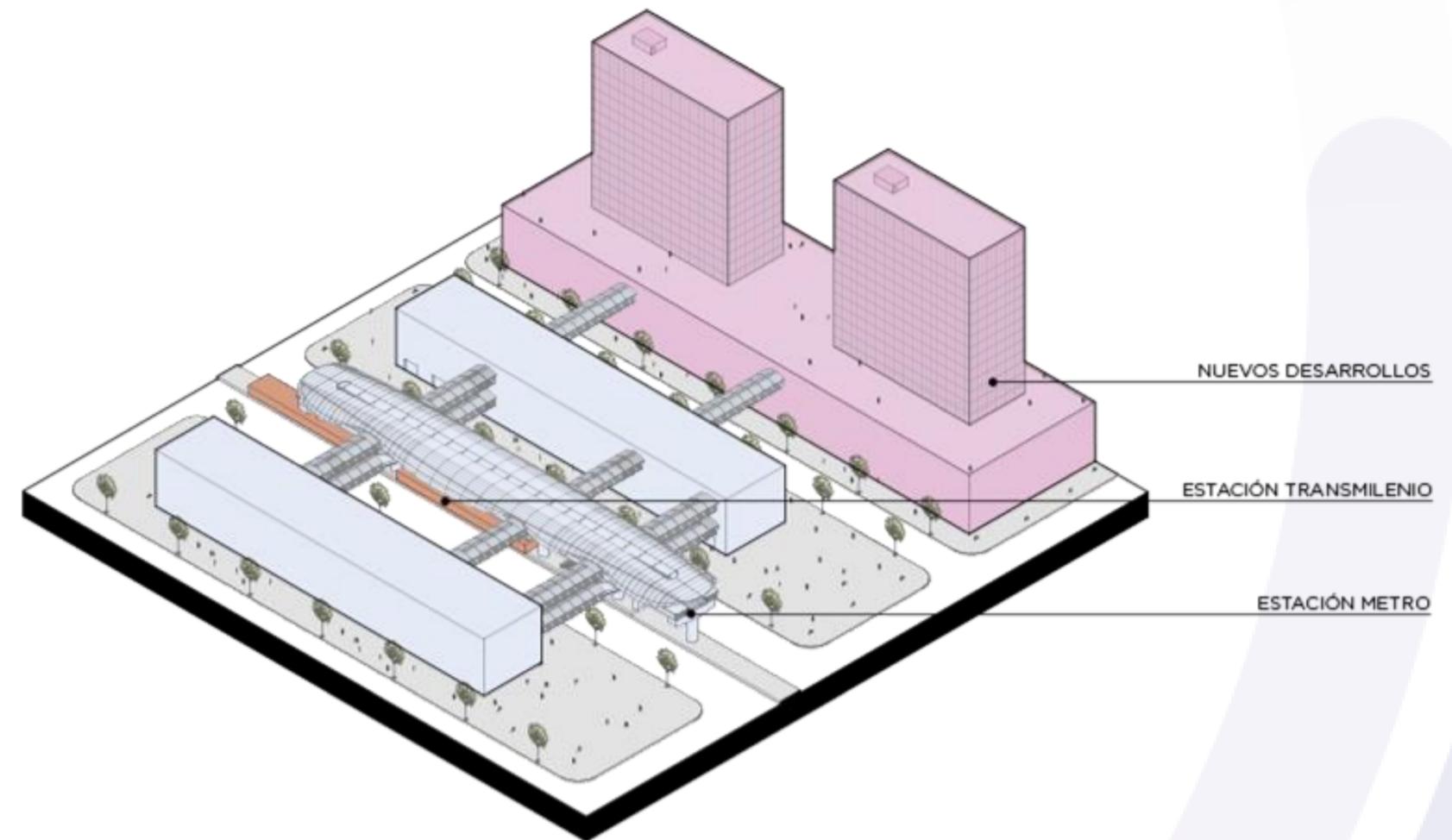


Desarrollo Orientado al Transporte

El POT incluye una categoría de renovación urbana especial y muy vinculada a los corredores de transporte público. Propone que sea más sencillo -y prioritario- renovar las zonas aledañas a la infraestructura de transporte como lo es la Primera Línea de Metro (las adicionales que se hagan a futuro) y los corredores de TransMilenio.

Este concepto es conocido mundialmente como el Desarrollo Orientado al Transporte Sostenible (DOTs) e implica tener normas especiales que faciliten el ajuste de los usos y de las alturas permitidas en las áreas de influencia del transporte público. Además le permite al Gobierno Distrital participar de dichas inversiones para asociarse con los nuevos desarrollos y, en el futuro, generar nuevos ingresos que permitan fortalecer el sistema de transporte público de la ciudad.

Esta visión del transporte como el eje estructurante de la renovación urbana de la ciudad debe mantenerse pues, en el mediano plazo, garantiza que más ciudadanos vivan cerca de las estaciones de transporte, dependan menos del carro particular, y se maximicen los beneficios de las inversiones en transporte público masivo.



Fuente: Empresa Metro de Bogotá

NORMAS SIMPLES Y FLEXIBLES

Proponemos mantener el enfoque que el proyecto de revisión General del POT le dio a generar normas simples y flexibles, para asegurar que la visión de ciudad se pueda implementar y no se quede en el papel.

Para lograrlo, se proponía un amplia gama de instrumentos de planificación, gestión y financiación.

En primer lugar, se buscaba más flexibilidad al pre-reglamentar unos instrumentos que ya existían pero que no se habían aplicado, por ejemplo: plan manzana y reservas para ejecución de obras públicas. El Plan Manzana consiste en generar un balance entre cargas y beneficios para el desarrollo de manzanas que tengan al menos un bien de interés cultural (BIC). La ciudad tiene muchos BIC, pero nadie se anima a desarrollarlos porque no hay incentivos y finalmente estos terminan deteriorándose. En cuanto a las reservas para la ejecución de obras públicas, se propone como novedad que la afectación no es una imposición, es indicativa pues se pueden obtener licencias para comercio o servicios de 3 pisos mientras se ejecutan las vías.

Además se plantean más opciones para financiar proyectos de desarrollo urbano como: participación en efecto plusvalía, contribución por valorización, compensaciones urbanísticas por edificabilidad, transferencia de derechos de construcción y desarrollo, aprovechamiento económico del espacio público, Fondo Cuenta para el Sistema Integrado de Transporte Público, asociaciones público privadas, formas de pago de las fuentes de financiación asociadas a actuaciones urbanísticas.

<https://www.pxfuel.com/en/free-photo-xiffk>
FUENTE FOTO

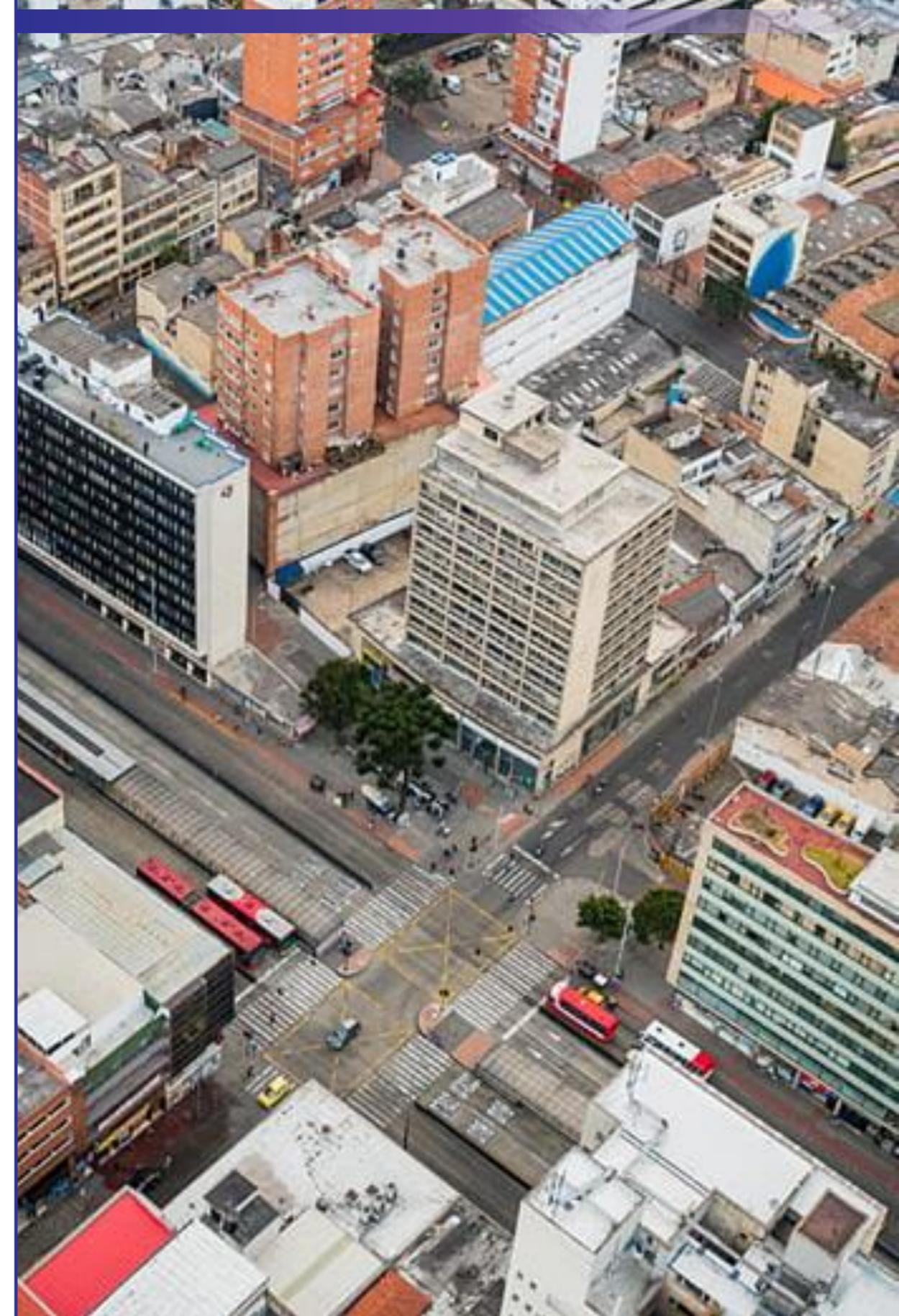




Foto: By Alejandro Ortiz on Unsplash

MEJORAMIENTO DE BARRIOS

El Proyecto de revisión General del POT se basa en el principio de creación de una ciudad feliz que, según estudio de urbanistas (Gehl/Montgomery), depende de las conexiones que tienen los habitantes.

Por esta razón, las principales estrategias que se propusieron para mejorar la calidad de vida de los habitantes de asentamientos informales, estaban enfocadas en la creación de más conexiones a sistemas de transporte, servicios públicos, espacio público, cultura y recreación. Se propuso desarrollar nuevos nodos principales de equipamientos de la ciudad, estratégicamente ubicados para conectar a las zonas de mejoramiento integral con demás sistemas urbanos, y además generar nueva infraestructura social, física y cultural en estas zonas desatendidas.

Además del mejoramiento integral, se enfatizó en la consolidación de un modelo de ciudad densa, compacta y cercana, habilitando tierra en zonas de la ciudad que ya están bien conectadas con sistemas de transporte y servicios, y reducir la necesidad de generar nuevos asentamientos en zonas periféricas, desconectadas y con riesgo ambiental.

Para la próxima revisión del POT proponemos rescatar la estrategia de resolver síntomas y además abordar la raíz del problema: conectando y dotando a las zonas marginales de la ciudad con infraestructura urbana y social, y además habilitando zonas céntricas para vivienda social, reduciendo la necesidad de expansión espontánea en zonas de riesgo.



Coordinación entre los planes de desarrollo y los programas de ejecución del POT

De acuerdo con el diagnóstico adelantado por la Secretaría Distrital de Planeación de Bogotá para la revisión general del POT, una de las falencias que ha tenido el Decreto 190 de 2004, es la ineficacia en la ejecución de proyectos de mediano y largo plazo. Desde que el mismo entró en vigencia, solo se han ejecutado 61 proyectos de movilidad de los 204 que se habían proyectado, es decir que las distintas administraciones distritales solo han ejecutado un 29% de los proyectos presupuestados desde el año 2004. Según el mismo diagnóstico, esta problemática se generó por diversas razones como: la falta de un programa de ejecución vinculante de largo plazo coordinado con las inversiones para obras públicas previstas en el Plan de Desarrollo Distrital; la falta de capacidad de coordinación entre los diseñadores de directrices territoriales y las entidades ejecutoras de obras públicas; la falta de mayor coordinación intersectorial para la destinación de recursos destinados a intervenciones integrales sobre los ámbitos urbano y rural; entre otras. Con base en este análisis, el Proyecto de revisión General del POT, contempla una serie de políticas como: la implementación de cambios institucionales que facilitaran la integración de las distintas entidades; la creación de un programa de implementación del POT a largo plazo basado en la clasificación de proyectos estratégicos y de carácter vinculante; entre otras. Por medio de estas medidas se pretendía generar mayor eficiencia en la ejecución de los distintos proyectos de mediano y largo plazo que necesita la ciudad con urgencia. **Es de vital importancia tener este punto en cuenta para la próxima revisión general del POT, ya que de esto depende la eficacia en la ejecución de los proyectos de mediano y largo plazo.**



Foto 1 Diapositiva 8- <https://www.semana.com/contenidos-editoriales/el-suroccidente-de-bogota-se-siente/articulo/los-tramos-viales-que-reduciran-el-trafico-en-el-occidente-de-bogota/553733>

Foto 2 Diapositiva 8- <https://www.carreteras-pa.com/noticias/alcaldia-de-bogota-deja-contratados-127-km-de-vias/>



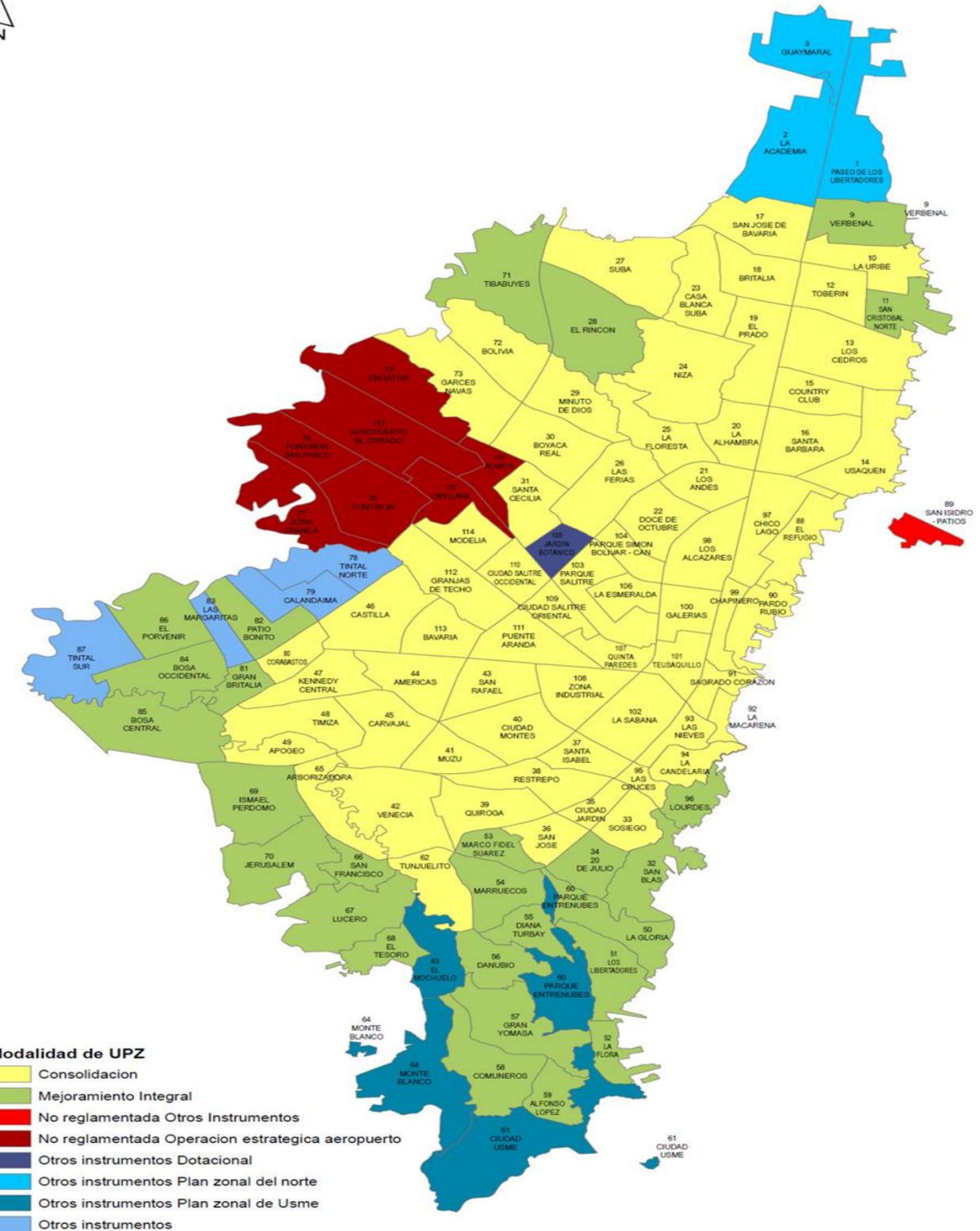
UNIDADES DE PLANEAMIENTO ZONAL

Las Unidades de Planeamiento Zonal o UPZ's:

Son divisiones del territorio que permiten el seguimiento y análisis de las dinámicas urbanas. Actualmente cada UPZ viene acompañada de una serie de fichas reglamentarias por medio de las cuales se regulan elementos tan importantes como los índices de edificabilidad y de ocupación y las alturas permitidas en los suelos que las conforman. La implementación de normas individuales por UPZ ha generado irregularidades en el desarrollo de la ciudad, por aplicar distintos parámetros en la reglamentación de los suelos.

La revisión general del POT, mantenía las UPZ's como divisiones geográficas de Bogotá, pero planteaba la implementación de normas generales que reglamentan los tratamientos urbanísticos en toda la ciudad. La implementación de normas unificadas y generales para toda la ciudad es un aspecto positivo para la misma, ya que determina criterios uniformes y globales para el desarrollo urbano, generando así un desarrollo más armónico y organizado.

Foto 1 Diapositiva 9- <http://www.sdp.gov.co/gestion-territorial/norma-urbana/normas-urbanisticas-vigentes/upz>



COLABORACIÓN PÚBLICO PRIVADA

La colaboración público privada es una de las herramientas más efectivas para el desarrollo de las ciudades, especialmente en la ejecución de proyectos de gran escala y la consolidación de espacio público y vías.

En el proyecto de revisión general del POT se contemplaba la implementación de varios mecanismos que implican la colaboración con el sector privado, para desarrollar proyectos de utilidad pública, como: la creación de incentivos para promover y facilitar la gestión de suelos útiles para el desarrollo de proyectos de Vivienda de Interés Social y Prioritario; la implementación de un sistema general de cargas para los tratamientos urbanísticos de renovación urbana y desarrollo, por medio del cual se pretendía implementar una serie de cargas más robustas para los proyectos de construcción, con contraprestaciones en edificabilidad, transferibles a otros predios; entre otros. Con la implementación de estas herramientas se pretendía generar una porción significativa de espacio público y desarrollar una parte importante de la malla vial. Resaltamos la importancia de implementar este tipo de mecanismos en la próxima revisión del POT, ya que contar con la colaboración del sector privado en el desarrollo de la ciudad es necesario.

Foto 1 Diapositiva 10- <http://www.urb.im/content/ca1407bts>

Foto 2 Diapositiva 10- <https://www.eltiempo.com/bogota/el-poz-norte-lagos-de-torca-afecta-a-la-van-der-hammen-79040>

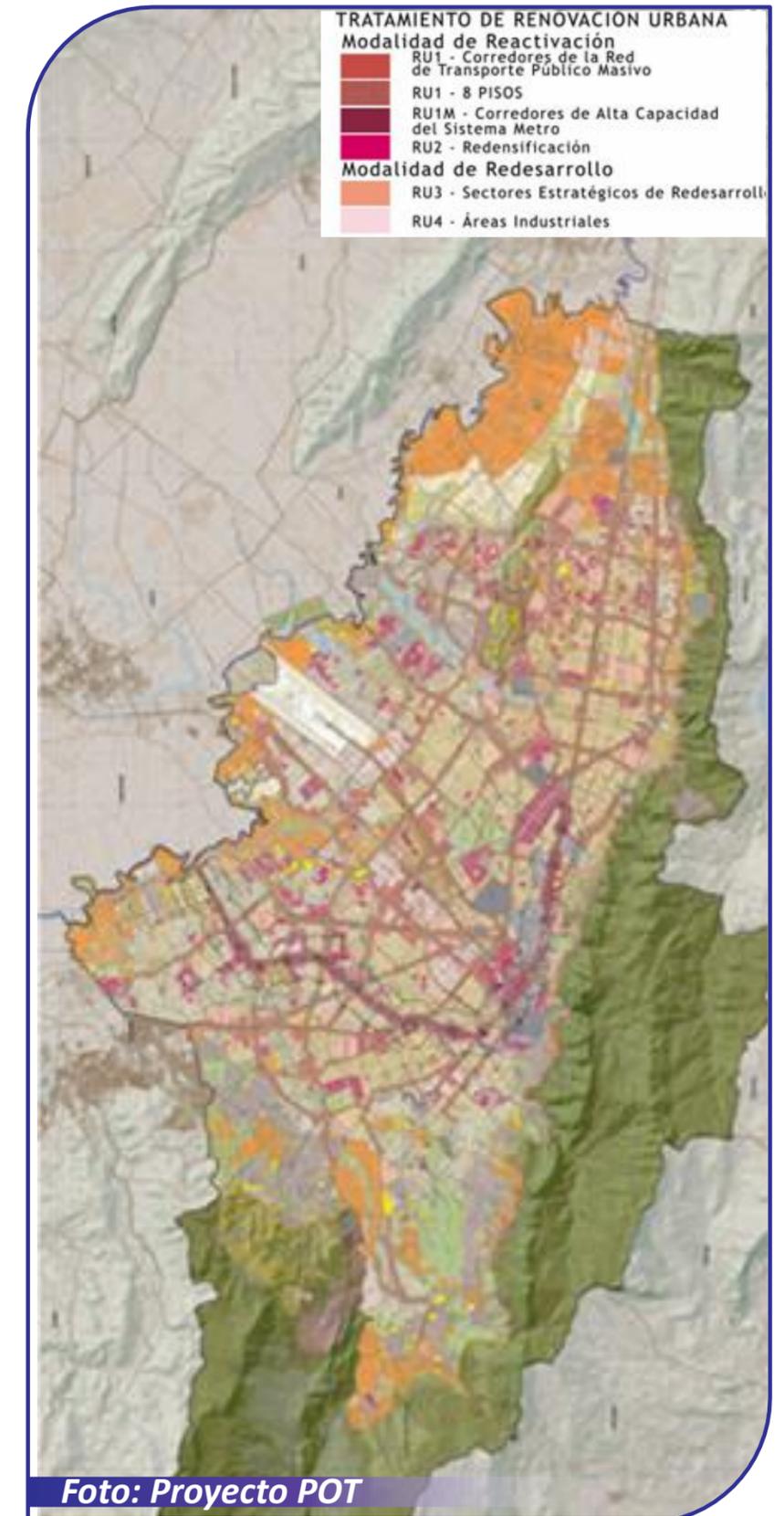


Renovación Urbana a Pequeña Escala

El tratamiento urbanístico de Renovación Urbana del Proyecto POT tiene dos modalidades, **Reactivación y Redesarrollo**. La modalidad de reactivación reglamenta la transformación de predios localizados en sectores estratégicos de la Ciudad, como corredores de la red de transporte masivo, del sistema metro y las áreas para la re densificación. Se parte del entendimiento de la renovación como una estrategia puntual que facilita la intervención para revitalizar espacios improductivos e inseguros, incentivando la vivienda en las zonas dotadas de infraestructura, servicios, equipamientos, oportunidades productivas y espacios públicos, y evitando la expansión urbana en las áreas periféricas y los problemas asociados. La modalidad de reactivación no se desarrolla a través de plan parcial, sino a través de licencia de urbanización, lo que abre la posibilidad de reestructurar el espacio habitado y la comunidad en micro y mediana escala de intervención o lo que llamaría Jaime Lerner permitiría hacer “acupuntura urbana”.

El tratamiento de reactivación al igual que el tratamiento de redesarrollo, son los que más aportes urbanísticos y beneficios generan a la ciudad. Los proyectos de renovación urbana deben ceder un 20% de su área para la red de espacios públicos peatonales y un 8% para el desarrollo de equipamiento. Los aportes pueden ser en suelo o dinero, y el dinero deberá ir enfocado a programas y/o proyectos para la generación de nuevos espacios públicos, equipamientos sociales en las zonas deficitarias del suelo urbano y para la restauración, preservación y defensa del patrimonio cultural material. Cuando la aplicabilidad del instrumento es adecuada, la ciudad resulta beneficiada con áreas de carácter público y al mismo tiempo se ofrece la posibilidad de viviendas accesibles en zonas centrales y consolidadas.

Con miras hacia la próxima revisión del POT, resaltamos la importancia de generar mecanismos de renovación urbana a pequeña escala, para que se puedan convertir en cambios físicos en el territorio y beneficios reales para la comunidad, de manera más rápida y efectiva.



ASUNTOS A MEJORAR



ALCENTRO

INTEGRACIÓN REGIONAL

La integración regional es un tema neurálgico para la agenda del proyecto POT en términos de gobernanza y competitividad.

La integración con los demás municipios de la Sabana es la clave para el desarrollo integral y la eficiencia operativa de los sistemas estructurantes como: la estructura ecológica, la estructura de movilidad, la estructura de los servicios públicos y la estructura espacial y de usos entre ellos la vivienda. Si bien el proyecto POT da prioridad a los temas medioambientales y de infraestructura como el Río Bogotá ya concertado con la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca, los corredores ecológicos y los corredores viales de integración, como la construcción de la avenida Boyacá a Chía; de la doble calzada de la 170 a Cota; de la calle 63 a Funza; de la avenida Las Américas a Mosquera; y de la avenida Ciudad de Cali a Soacha, aún quedan muchos temas que se deben incorporar.

Sin embargo, este tema no le corresponde únicamente a Bogotá, debe haber una correspondencia, integración y alineación con todos los demás municipios que integran la región en un marco legislativo mucho más amplio donde se integren además los temas de servicios de suministro y recolección, el tratamiento y manejo de los recursos naturales y de las energías renovables, las interacciones económicas y su interdependencia y lo que podría ser la creación de un Fondo Metropolitano para viabilizar financieramente los proyectos estratégicos. La buena noticia es que fue aprobado el cuarto debate del proyecto que crea la Región Metropolitana Bogotá- Cundinamarca, proyecto de ley en la Cámara del Senado.



Foto: Revista Semana



CENSO POBLACIONAL

Para el Proyecto POT las proyecciones del censo poblacional han sido un punto débil a la hora de respaldar las áreas de expansión de la ciudad de Bogotá. Sin embargo, antes de justificar o desacreditar la veracidad de las estimaciones sobre las cuales se basó el POT, es necesario decir que, en Colombia no existe una institución capaz de generar datos e información accesible, oportuna y veraz sustento de las grandes decisiones en las ciudades.

Por un lado el IGAC responsable de la información cartográfica y por el otro lado el DANE responsable de la información estadística, no trabajan unificadas para generar información geo estadística por lo que la información aún sigue siendo precaria, reservada y difícil de unificar. Por otro lado, no se tiene información estadística histórica continua de los últimos 30 años. Desde el año 1973 se han realizado 5 censos con intervalos de entre 8 y 13 años, lo que ha dejado huecos importantes en la historia estadística y demográfica del país, tomando decisiones basadas en encuestas que son apenas una muestra de la realidad.

Lo anterior, ha representado en Colombia grandes deficiencias en esta materia. Ante el Proyecto de POT, sobre datos se tienen se sustentar las grandes decisiones, pero hay que tener en cuenta que Bogotá no crece de manera similar a las demás ciudades del país, Bogotá es un centro atractor de población, un centro gravitacional por excelencia, del que no solo se debe interpretar el crecimiento o decrecimiento de la población establecida, sino también el ritmo de crecimiento de la población migratoria y los fenómenos sociales que enfrenta el país. Inminentemente la ciudad seguirá expandiéndose hacia sus límites naturales y lo hará con o sin planeación estratégica.



Foto: Alcaldía local Ciudad Bolívar





Foto: By Jorge Gardner on Unsplash

EQUIDAD Y GÉNERO

En cuanto a temas de equidad y género, proponemos mantener el enfoque diferencial de la propuesta POT, que reconoce que diferentes poblaciones (niños y niñas, población en condición de discapacidad, personas de la tercera edad, cuidadores) viven la ciudad de manera diferente y, por lo tanto, tienen necesidades diferenciadas.

Igualmente resaltamos como positivo que la propuesta POT fue desarrollada con el Consejo Consultivo de mujeres y construye sobre los avances de la ciudad en temas de género. Incorpora el trabajo no remunerado y la economía del cuidado, así como las necesidades particulares de las mujeres en relación a transporte y servicios.

En miras hacia la próxima revisión del POT, proponemos fortalecer aún más el enfoque diferencial, que actualmente no menciona población indígena, afrocolombiana, y población LGBTQ.

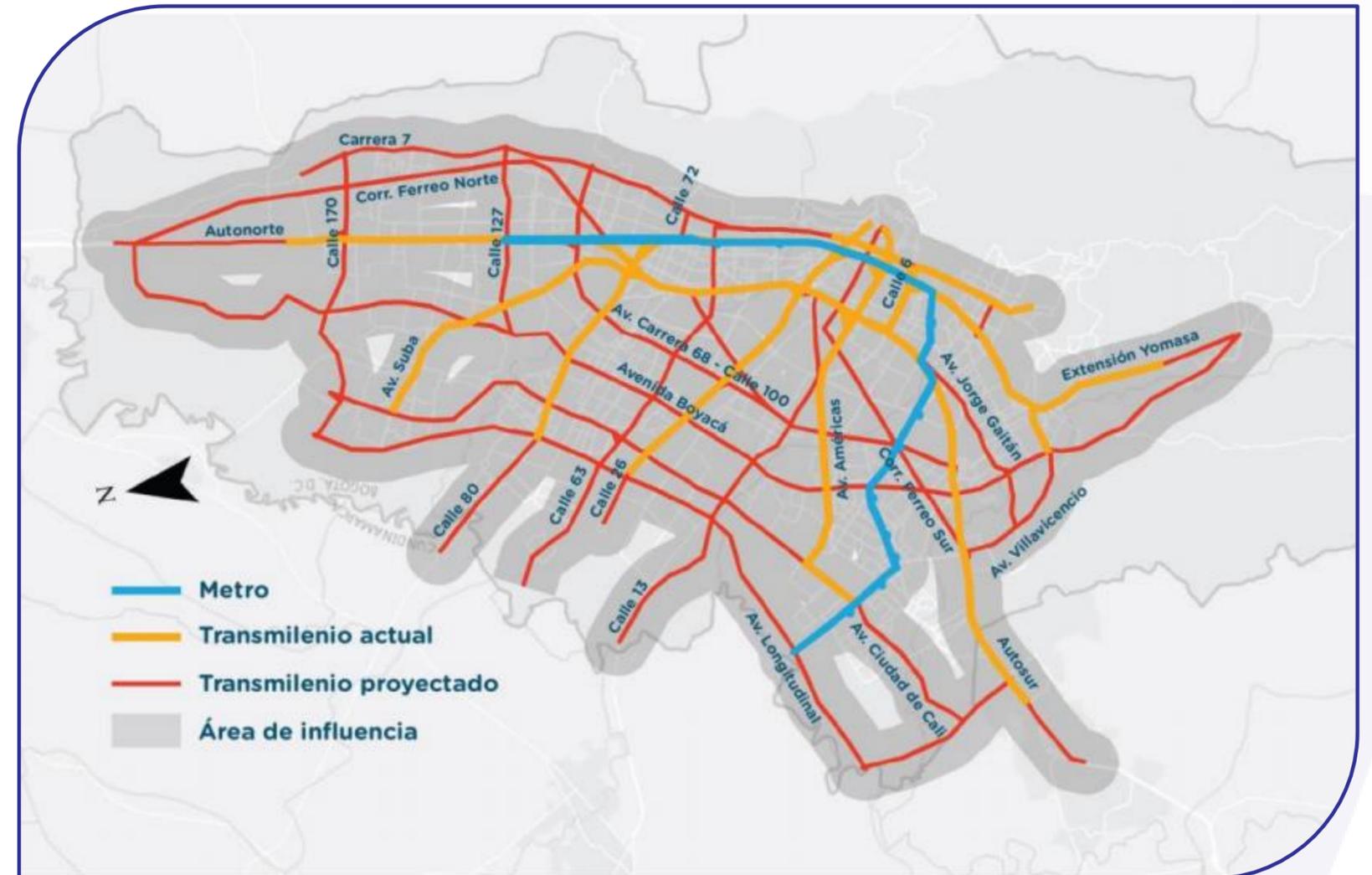


EL FUTURO DE TRANSMILENIO

El sistema TransMilenio ha sido útil para transformar la relación que la ciudad tiene con el transporte público. Antes de su llegada no existía un sistema de transporte masivo que organizara la forma en la que los bogotanos se movían por la ciudad. Sin embargo, su éxito ha sido su condena: la dificultad de mantener un ritmo de expansión que sostuviera la creciente demanda afectó dramáticamente la calidad del servicio, volviéndolo inseguro, menos fiable en los tiempos de transporte, y operando fuera de capacidad.

Mantener TransMilenio como el eje de transporte de la ciudad -y no como un complemento de alta capacidad- va a impedir elevar los niveles de servicio del transporte a uno que pueda competir a los medios de transporte individual (como las motos y los automóviles). Es necesario fortalecer el sistema y expandirlo, pero también integrarlo correctamente a nuevas alternativas de movilidad regional, como los RegioTrams propuestos por la actual administración.

El POT debe considerar TransMilenio como uno de los ejes de transporte de la ciudad, pero no como el único. Esto permitirá mejorar el servicio, expandir las opciones de la ciudad, y fortalecer las alternativas de los ciudadanos. La ciudad del futuro debe contar con un TransMilenio fortalecido, pero también con una red de Cables aéreos, Metro y trenes regionales que realmente representen un sistema multimodal y sostenible.



Esta era la Bogotá proyectada por la Alcaldía anterior. La expansión de TransMilenio debe continuar pero sin abusar del modelo. Es necesario pensar en clave regional y multimodal.

Fuente: CONPES 3900 de 2017

Elaborado por:



**Andrea Baena -
Directora
Vivienda y
Territorio**

Correo: abaena@alum.mit.edu



**Juan
Pablo Caicedo -
Director
Transporte y
Asuntos Urbanos**

**Correo: jpcaicedom@gmail.com
Twitter: [jpcaicedom](https://twitter.com/jpcaicedom)**



**Luisa
Daniela Agudelo
-Miembro
ALCentro**

**Correo: ldagudeloc@unal.edu.co
Linkedin: Luis Agudelo**



**Juan
Sebastián
Gutiérrez -
Miembro
ALCentro**

**Correo: jpcaicedom@gmail.com
Twitter: [@Juan13781985](https://twitter.com/Juan13781985)**



**Juan
Sebastián
Espinosa-
Miembro
ALCentro**

**Correo: juanse.espinosa1995@gmail.com
Twitter: [@URBES_URB](https://twitter.com/URBES_URB)**

PÁGINA WEB

<https://alcentro.co/quienes-somos/>



PÁGINA WEB

<https://alcentro.co/quienes-somos/>



ALCENTRO



@Alcentro_co



@Alcentro_co



Alcentro



@Alcentro_co