

Lograr la sostenibilidad:

un debate entre Bogotá y la región

PARTICIPANTES:

EDUARDO BEHRENTZ*

JULIO CARRIZOSA**

JORGE ACEVEDO***

1- Como se subrayó en el reciente foro internacional sobre la ciudad dispersa,¹ celebrado en Beijing en el pasado mes de septiembre de 2008, los centros urbanos de casi todos los países del mundo (tanto en desarrollo como desarrollados) están experimentando un gran incremento en su crecimiento, el cual se traduce principalmente en su expansión dispersa. La expansión dispersa (*sprawling*) tiene serias consecuencias en términos de costos, transporte, infraestructura física y social, destrucción de suelos fértiles para la agricultura, y el deterioro del medio ambiente (incluida la degradación de diversos ecosistemas), o en otras palabras, en la calidad de la vida de la gente. ¿En qué medida considera usted que este fenómeno de ciudad dispersa se está dando en el crecimiento de Bogotá y cuáles serían las mayores manifestaciones del mismo en el Distrito Capital, en la sabana de Bogotá y en los cerros circundantes? ¿Cómo visualiza usted el futuro deseable de Bogotá, la sabana y sus cerros circundantes, en relación con los escenarios de ciudad densa *versus* ciudad dispersa, y cuál sería

la estrategia más urgente que se debería implementar para dirigirse hacia el escenario que usted considera apropiado?

Eduardo Behrentz: Acerca del fenómeno de *Urban Sprawl* o “crecimiento desordenado” (quizás la mejor traducción para esta expresión en idioma inglés), considero que a pesar de que el ordenamiento y crecimiento de Bogotá no se han caracterizado por su planeación integral –por ejemplo, tenemos grandes problemas en el uso del suelo en donde zonas industriales se localizan en medio de zonas residenciales así como barrios enteros en zonas de alto riesgo–, yo no diría que Bogotá se pudiera catalogar como una ciudad sujeta al *Urban Sprawl*. Si se tiene en cuenta la densidad poblacional de Bogotá, estamos entre las diez o quince ciudades más densas del mundo entero, superando en densidad a muchas ciudades de Asia. Cabe entonces cuestionarse si no será posible que estemos padeciendo un problema de exceso de densidad. En este sentido se debe resaltar que si bien la promoción de la mayor densidad urbana tiene muchas cosas positivas –tales como la eficiencia energética así como en los sistemas de transporte masi-

* Ingeniero civil y ambiental, Maestría en Ingeniería Civil, Universidad de los Andes, Bogotá, Colombia; Doctorado en Ingeniería y Ciencias Ambientales, University of California, Los Angeles (UCLA), Estados Unidos. Sus áreas de investigación son: Inventarios de emisiones vehiculares, calidad del aire y transporte, evaluación de la exposición a contaminantes atmosféricos, efectos de la contaminación sobre la salud humana, salud pública y salud ambiental. Actualmente se desempeña como director del programa de Maestría en Ingeniería y profesor asistente del Departamento de Ingeniería Civil y Ambiental de la Universidad de los Andes, Bogotá, Colombia; dirige además el Grupo de Estudios en Sostenibilidad Urbana y Regional (SUR) en la misma institución. Correo electrónico: ebehrent@uniandes.edu.co.

** Ingeniero Civil; Maestría en Economía, Universidad Nacional de Colombia; Maestría en Administración Pública, Harvard University, Estados Unidos. Sus líneas de investigación son: Ciencias de la sustentabilidad, conceptos e historia de la interrelación desarrollo y medio ambiente, política y gestión ambiental, análisis de sistemas y procesos complejos, asimetrías territoriales, sustentabilidad regional y local, e indicadores. Entre sus publicaciones se encuentran: Instituciones y Ambiente. En *Gobernabilidad, Instituciones y Medio Ambiente*, ed. Manuel Rodríguez, 1-58. Bogotá: Foro Nacional Ambiental, 2008; ¿Cuáles son las ciencias ambientales? En *Las ciencias ambientales una nueva área de conocimiento*, Red Colombiana de Formación Ambiental. Bogotá: RCFA-Colciencias, 2007; Ambiente y Desarrollo, el reto de la sostenibilidad. En *El Desarrollo: perspectivas y Dimensiones*, comp. Carlos Zorro. Bogotá, Universidad de los Andes, 2007. Correo electrónico: julio.carrizosa@gmail.com.

*** Ingeniero civil, Pontificia Universidad Javeriana; Master of Science en Texas A&M University; Civil Engineer, Massachusetts Institute of Technology, Estados Unidos. Sus áreas de interés son planeación y evaluación social de proyectos, desarrollo regional y urbano, transporte urbano e interurbano, política pública y sistemas públicos, sistemas urbanos, administración pública e ingeniería económica. Es autor, junto con Juan Carlos Echeverry, del libro *El Transporte como soporte al desarrollo del país. Una visión al 2040* (en proceso de edición). Actualmente se desempeña como profesor asociado del Departamento de Ingeniería Industrial, Universidad de los Andes, Bogotá, Colombia. Correo electrónico: jacevedo@uniandes.edu.co.

1 Urban Growth without Sprawl, 44th Isocarp Congress, septiembre de 2008.

vo—, las altas densidades también pueden generar problemas. Un ejemplo de esto se puede observar en la movilidad en vías secundarias: En una ciudad típica de Estados Unidos, con múltiples centros financieros y de servicios, observaremos que la mayor concentración de vehículos se presenta en las autopistas, mientras que en las vías secundarias tiende a presentarse una baja cantidad de vehículos. En Bogotá ocurre algo distinto y es posible encontrar altos niveles de congestión en todo tipo de vías, incluso en zonas residenciales. De esta forma, sería posible plantear que parte del problema generalizado en la congestión de Bogotá es la poca tendencia a permitir la expansión de la ciudad.

Otro problema asociado con la marcada tendencia a la densificación de la ciudad tiene que ver con la calidad en los servicios públicos. Por ejemplo, en ciertas zonas del norte de la ciudad hemos experimentado un proceso generalizado de reemplazo de viviendas unifamiliares por edificios de apartamentos. De esta forma, en una cuadra en donde habitaban un par de docenas de familias ahora residen centenares de personas. Esto puede ocurrir sin que necesariamente se hagan modificaciones a la infraestructura de distribución de agua potable y de recolección de aguas negras, comprometiendo de esta forma la calidad e incluso la viabilidad de estos servicios.

Esto significa que nuestro principal problema no necesariamente es el fenómeno de *Urban Sprawl*, sino la carencia de políticas claras de ordenamiento territorial y de uso del suelo. En este sentido se podría resaltar la importancia de la protección de los cerros orientales de la ciudad. Un ejemplo que ha sido exitoso en este tema tiene que ver con la ciudad de Boulder en Estados Unidos, en donde existe una prohibición total de intervenciones o construcciones de cualquier tipo a partir de una cota determinada.

Julio Carrizosa: Creo que la expansión dispersa como proceso de urbanización tiene largos antecedentes en la relación entre Bogotá y la sabana. La ciudad empezó a esparcirse a fines del siglo XIX con la construcción de la iglesia de Lourdes y de las hileras de grandes residencias rodeadas de jardines, quintas y tiendas a lo largo de las carreras 13 y 7a. Este modelo precursor, de muy baja densidad, fue reproducido en escalas y especificaciones similares por varias compañías urbanizadoras que diseñaron barrios como La Merced, Palermo, Santa Teresita, Teusaquillo, Quinta Camacho, El Nogal, El Retiro, barrios llamados residenciales, de casas unifamiliares de dos pisos, rodeadas de franjas libres de dos o tres metros de ancho y con pequeños jardines fron-

tales. A partir de mediados del siglo XX el proceso se consolidó y aceleró hasta cubrir toda la cuenca de las siete quebradas principales, aproximadamente 14.000 hectáreas, con patrones semejantes de baja densidad. Urbanizaciones como El Country, Chicó, Santa Ana, Santa Bárbara, Cedritos, Pasadera, El Batán, etc., fueron también inicialmente de baja densidad, con jardines traseros y antejardines delanteros. Las únicas excepciones fueron los edificios de apartamentos de tres y cuatro pisos, cuya construcción se inició en parte del barrio La Soledad y al norte de la calle 45, a finales de la década de 1950 y a principios de la década de 1960, a lo largo de la carrera 15 y de otras vías clasificadas como de alta velocidad. Con densidades medianas tendientes a bajas se deben mencionar también los barrios “obreros” de casas de uno y dos pisos unidas y sin antejardines; San Fernando, Las Ferias, Rionegro, Doce de Octubre, Gaitán, que se construyeron por las mismas épocas al noroccidente de la cuenca y que se multiplicaron con especificaciones inferiores, mediante invasiones y por métodos de autoconstrucción al final del siglo, entre la calle 80 y la población de Suba, al occidente de la carrera 90.

Por lo menos la mitad del área cubierta hoy por la capital tiene esta característica de baja densidad, a pesar de las políticas de densificación que se iniciaron al final del siglo, pero en su mayoría estas construcciones de uno o dos pisos hoy están dedicadas a actividades institucionales, comerciales, y de otros servicios. No debe extrañarnos que los antiguos patrones de expansión dispersa se estén reproduciendo aceleradamente en los cerros de Chía y en los potreros entre esta población y la de Cajicá. En la mentalidad de los bogotanos todavía están vivas las imágenes de los barrios residenciales de mayor estrato rodeados de jardines o, por lo menos, con antejardines en donde plantar algunos rosales o un sietecueros. Vivir en “edificios de apartamentos” es considerado por muchos como una costumbre no deseada, obligada por la ola de inseguridad que hacía imposible vivir en casas unifamiliares, sin poder recurrir a un portero en caso de asaltos. Esa obligación conlleva reducirse a espacios mucho más pequeños que los de cualquier vivienda de clase media construida antes de 1970, debido al aumento de los costos financieros y de construcción y del precio de la tierra.

Las mansiones dotadas de equipos de protección policial y los conjuntos cerrados que abundan ahora en la sabana son la respuesta campestre a estas situaciones sociales. La segregación social siempre existió desde que a los muisca los agruparon en el Pueblo Viejo, pero en el período de densificación del siglo XIX esa segre-

gación disminuyó durante unos pocos años, para agravarse a partir de la construcción de los nuevos barrios residenciales, partiendo la ciudad en dos: el norte y el sur. Hoy en Chía pareciera que los estratos 3 y 4 han logrado mejorar algo su calidad de vida, pero la diferencia entre ellos y los estratos cinco y seis es todavía mayor, al fundamentarse en características geográficas concretas; los muy ricos viven en medio del bosque nativo en los cerros, adonde se llega por carreteras controladas; Yerbabuena y Fusca reproducen a las comunidades de millonarios en Estados Unidos y están cada vez más separadas del resto del país.

Las características de concentración de poder y de dinero en la capital y las circunstancias en que vive el resto del país, como lo he detallado en mi último libro, permiten prever que las migraciones hacia la sabana de Bogotá se intensificarán durante los próximos años y que el poco más de cien mil hectáreas planas que quedan al norte y al occidente de la ciudad, en el Distrito y en otros municipios, se urbanizarán con la misma o mayor velocidad con que se urbanizaron las 35.000 hectáreas que hoy cubre la capital, o sea que al finalizar el siglo XXI es posible que hayan sido cubiertas con calles y casas más de la mitad de las tierras con alto potencial agropecuario. Los costos ecológicos, económicos y sociales de perder ese patrimonio ecológico, único en el planeta, no han sido rigurosamente evaluados y es necesario hacerlo, ya que actualmente la expansión urbana se ha acelerado en todos los municipios y existen grandes intereses que tratan de obligar al Distrito Capital a romper el borde de la ciudad al norte y al occidente. Esta evaluación debería no sólo proporcionar una descripción detallada de la estructura y el funcionamiento de la sabana sino definir las posibilidades futuras de su empleo como espacio de producción agropecuaria, de recreación y de turismo. Hecha y socializada esta evaluación, es posible que se logren consensos entre los grupos interesados en el problema.

Yo pienso que es necesario detener la ciudad y los cascos urbanos en el sitio en que están, para evitar la pérdida de más suelos agropecuarios y el deterioro completo del paisaje rural. Me doy cuenta de que eso significa contrariar los intereses de las firmas urbanizadoras y los deseos de gran parte de los propietarios; también comprendo que vivir en Bogotá significa para muchos la única posibilidad de ascender social y económicamente y de contar con alguna seguridad personal y que, como lo dije al principio, el patrón de expansión dispersa forma parte de las tradiciones urbanísticas bogotanas. Soy consciente de que restricciones políticas y administrati-

vas como los POT (Plan de Ordenamiento Territorial) o la vigilancia de la CAR (Corporación Autónoma Regional) están a punto de diluirse, debido a la magnitud de las posibles ganancias de propietarios y urbanizadores. Es posible que la política de densificación logre algo o que la CAR y el Distrito puedan señalar zonas de reservas suficientemente fuertes y apoyadas en consensos entre los ciudadanos, pero a mediano y largo plazo considero que es necesario que en el país existan posibilidades de vivir mejor de lo que se vive en Bogotá, para disminuir la presión demográfica sobre la capital. Ése creo que es hoy el reto para el gobierno y el sector privado, y si no es posible mejorar las ciudades existentes, es imprescindible planificar y construir en otros sitios del país ciudades nuevas que sean competitivas globalmente y que constituyan ejemplos de integración social, calidad de vida y respeto a la naturaleza.

Una política de poblamiento en ese sentido considero que no sólo podría salvar la sabana de Bogotá sino que ayudaría a resolver otros problemas socioeconómicos y ambientales del país, siempre y cuando se escojan sitios adecuados para que estas nuevas ciudades estén cerca de los mercados, a salvo de desastres naturales y sin deteriorar los ecosistemas, si se diseñan en formas que aumenten la calidad de vida y faciliten la integración social de sus habitantes y si se construyen usando técnicas adecuadas para reducir el empleo de los recursos escasos.

Jorge Acevedo:² El desarrollo económico de los próximos años para Colombia, de acuerdo con predicciones conservadoras, muestra un crecimiento importante en la década siguiente a la superación de la actual crisis económica. Estas proyecciones no son extremadamente optimistas, si se las mira en comparación con los países que de verdad han despegado en su proceso de crecimiento. Si las condiciones favorables coincidiesen para Colombia, sería muy posible lograr tasas aún más altas.

Las consecuencias del crecimiento económico y del ingreso sobre los niveles de propiedad de vehículos privados son muy grandes. El número de carros y de motos en Colombia se va a multiplicar varias veces en las próximas décadas, con consecuencias muy significativas sobre la movilidad de la ciudad. Éste es el desafío. La muy buena noticia es que en las próximas décadas muchos ciudadanos podrán lograr un anhelo muy senti-

2 Las ideas y muchos párrafos textuales han sido tomados de: Acevedo, Jorge y Juan Carlos Echeverry. *El Transporte como soporte al desarrollo del país. Una visión al 2040*. (Libro en proceso de edición).

do, de ampliar su libertad de movimiento para ir donde y cuando lo deseen, mediante la compra de un vehículo privado. Ese anhelo es común a todos los ciudadanos del mundo, y se va haciendo posible en la medida en que más personas salen de la pobreza. Pero ese mayor número de vehículos tendrá impactos muy grandes en el patrón de desarrollo de las ciudades, en su expansión, en el número y longitud de los viajes que se realizan, en el uso del transporte público, en la cantidad de vías que se requieren, en la congestión de las vías, en la contaminación ambiental, en los niveles de accidentalidad y, en fin, en la calidad y sostenibilidad de la vida urbana.

Así, Bogotá se encuentra en una encrucijada. Hoy, con una cantidad muy reducida de carros y de motos, la importancia y predominio del transporte público es muy grande, y la ciudad es relativamente densa. Pero en los próximos años, con la afluencia acelerada de nuevos vehículos privados, más y más personas tendrán la libertad de escoger dónde vivir, y muchos optarán por ir a los suburbios en busca de mayor espacio, zonas verdes y aire libre, lo que irá impulsando una expansión creciente de la ciudad, por fuera de sus límites distritales. La ciudad irá creciendo y reduciendo su densidad, dependiendo cada vez más del vehículo privado y dificultando la prestación de servicios al transporte público, con graves consecuencias sobre la población que no tiene acceso al carro o a la moto.

Para evitar ese camino, el Estado (los gobiernos nacional y distrital) puede intervenir activamente para imponer al uso del vehículo privado una serie de cargas que reflejen los graves impactos de la congestión, la contaminación y demás externalidades negativas que causa su uso indiscriminado. Así, si se aplica una política de restricción al uso indiscriminado del vehículo privado, y se complementa con un apoyo irrestricto al transporte público, las ciudades podrán seguir siendo densas y podrán reducir su expansión.

Los dos caminos descritos son posibles hoy. Pero, si no se toma una decisión muy pronto al respecto, y si la ciudad sigue con las tendencias del pasado en inversión de infraestructura y en mantener su incapacidad institucional, en pocos años el único camino cierto será el de la inmovilidad.

2- El Distrito Capital de Bogotá, el departamento de Cundinamarca y múltiples actores públicos y privados han avanzado desde el año 2001 en el propósito de la construcción de la región Bogotá-Cundinamarca. Entre los principales objetivos

que han sido planteados se subrayan los de alcanzar una mayor productividad y competitividad de la región, y el de mejorar la calidad de vida de sus habitantes, lo cual supone dirigirse hacia un tipo de desarrollo que sea sostenible desde las perspectivas ambiental, social y económica. ¿Cuál serían, a su juicio, las dos principales políticas que deberían ponerse en marcha en el corto plazo para asegurar una adecuada integración entre el Distrito Capital y el departamento de Cundinamarca?

Eduardo Behrentz: El tema ciudad-región es fundamental; Bogotá definitivamente es parte de la región y la región se ve afectada por todo lo que hace Bogotá. Esto significa que es esencial y fundamente promover medidas que tengan en cuenta esta interrelación.

La primera idea que se podría mencionar en este sentido se refiere a autoridades que tengan jurisdicción en múltiples municipios, incluido Bogotá. En Colombia hay buenos ejemplos de esto, como es el caso del Área Metropolitana del Valle de Aburrá (AMVA), que tiene tanto a Medellín dentro de su jurisdicción como a otros municipios aledaños a la ciudad. Este tipo de ordenamiento permite y promueve la regionalización en la toma de decisiones. Otro ejemplo interesante se presenta en la Asociación de Gobiernos del Sur de California (SCAG) en donde se han logrado grandes éxitos al planeas y decidir regionalmente. Nosotros tenemos que promover cosas de ese estilo. En Bogotá se presenta un contraejemplo en lo que se refiere a regionalización de decisiones. En materia ambiental, por ejemplo, la Secretaría Distrital de Ambiente es la autoridad al interior del perímetro urbano mientras que la CAR hace las veces de autoridad fuera de éste. Esta separación se llevó a cabo por razones de fondo que en su momento fueron bien analizadas pero en la práctica genera grandes desafíos al momento de establecer políticas de carácter regional.

Julio Carrizosa: Creo que hace falta una mejor definición de lo que significa “una adecuada integración” y que esa definición podría variar cuando se tienen en cuenta las diferentes provincias del departamento. Una adecuada integración con los municipios de la sabana de Bogotá podría enfocarse, por ejemplo, en problemas relativos al uso de la tierra y podría, probablemente, resolverse estableciendo una autoridad única para esa función. La respuesta sería diferente si pensamos en que “integración adecuada” significa mejorar la calidad de vida o el ingreso per cápita en las provincias de oriente o en las que quedan sobre el Magdalena, lo cual, pienso yo, sólo podría lograrse intensificando el

turismo, dadas las dificultades y complejidades de las actividades agropecuarias en esos ecosistemas.

Debo añadir que ninguna de estas políticas es de fácil concepción y aplicación. Anteriormente he expuesto algunas de las dificultades inherentes al control de la urbanización de la sabana. Establecer una autoridad única tendría grandes dificultades constitucionales, y aun si se lograra sobrepasarlas, sería ingenuo esperar que esta autoridad fuera incorruptible; siempre sería necesaria la vigilancia de todos los intereses en conflicto. Fortalecer el sector de recreación y turismo implica la construcción de vías excelentes (lo cual es difícil y muy costoso en un conjunto de ecosistemas montañosos y húmedos), la protección detallada de los paisajes, la descontaminación de las aguas públicas, el establecimiento de altas especificaciones obligatorias para restaurantes y hoteles, la restauración de los ecosistemas degradados por el mal uso y, finalmente, la competencia exitosa en el mercado de capitales.

Jorge Acevedo: La Constitución colombiana prevé, para el caso de Bogotá, la posibilidad de que los municipios circunvecinos se incorporen al Distrito Capital, si así lo determinan sus ciudadanos. Así también, la Carta establece que dos o más municipios vecinos pueden constituirse como área metropolitana, si sus ciudadanos lo deciden mediante consulta popular. Los requisitos para la incorporación de los municipios circunvecinos al Distrito Capital, o los necesarios para la conformación de un área metropolitana, en la práctica son políticamente inviables.

Ante esta realidad, la segunda administración Mockus intentó un acercamiento pragmático entre los gobiernos nacional (Planeación Nacional), regional (CAR), departamental (Gobernación) y local (Alcaldía) para pensar la región e intentar un acuerdo de objetivos de desarrollo. Esta iniciativa, conocida como la Mesa Regional Bogotá Cundinamarca, trabajó durante varios años con entusiasmo decreciente, y en este momento está prácticamente abandonada. No parece ser éste el camino para lograr el equivalente de una administración fuerte que cubra la Gran Bogotá, con capacidad para expedir el equivalente de un plan regulatorio de la región.

Sin embargo, existe una posibilidad interesante con la expedición de la Ley 1151 de 2007 y del Decreto 4260 del gobierno nacional, de fecha 2 de noviembre de 2007, por el cual se reglamentaron los artículos 79 y 82 de la Ley 1151. Este decreto define los Macroproyectos de Interés Social Nacional como el conjunto de decisiones administrativas y actuaciones urbanísticas

adoptadas por el gobierno nacional, en las que se vinculan instrumentos de planeación, financiación y gestión del suelo, para ejecutar una operación de gran escala que contribuya al desarrollo territorial de determinados municipios, distritos o regiones del país. El decreto establece como objetivo de los macroproyectos promover el diseño y ejecución de proyectos integrales que contemplen la habilitación de suelo para vivienda de interés social, la provisión de servicios públicos domiciliarios, redes viales de integración urbana, zonal y local, espacios públicos y equipamientos colectivos, para desarrollar asentamientos urbanos con altos parámetros de calidad urbanística y ambiental. Estipula también que los macroproyectos deben promover el ordenamiento equilibrado y equitativo de las ciudades y su articulación con los sistemas de movilidad regional.

Los macroproyectos son determinantes que se constituyen en normas de superior jerarquía, en los términos del Artículo 10 de la Ley 388 de 1997, y se entienden incorporados en los Planes de Ordenamiento Territorial (POT) de los municipios y distritos afectados. En los procesos de revisión y ajuste de los POT, los municipios y distritos afectados deben dar estricto cumplimiento a las disposiciones contenidas en los respectivos macroproyectos. En esta forma, parecería que el esquema de macroproyectos presenta una alternativa jurídica muy interesante para armonizar el futuro desarrollo de Bogotá con los municipios vecinos. El decreto prevé un proceso de planificación previo muy juicioso y documentado, pero no requiere una concertación con los municipios, sino una consulta previa. Tras un plazo razonable, el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial podrá adoptar el macroproyecto oficialmente.

En cuanto a la política misma de desarrollo futuro de Bogotá, la extensión de la ciudad hacia el occidente debería reforzar el centro expandido actual (comprendido entre la calle 1 y la calle 100, entre la carrera 7a y la 30) y estimular que esta forma lineal se complemente y refuerce en una forma de T, mediante la extensión del centro a lo largo del corredor de la calle 26 hacia el occidente. La construcción de la fase 3 de Transmilenio por la calle 26 debe reforzarse con acciones de gobierno que permitan y estimulen la densificación del corredor y la localización de actividades comerciales, institucionales y de servicios, y, por supuesto, de vivienda. En esta forma se aprovecharán terrenos centrales disponibles dentro del perímetro de la ciudad.

La ciudad y el gobierno nacional, en concierto con los municipios involucrados, deberían muy pronto empezar

a plantear el crecimiento deseable de la ciudad al occidente del río, en términos de la localización deseable de las diversas actividades. Lo primero y fundamental debería ser continuar el trazado de la malla arterial principal, continuando las vías urbanas hacia el occidente y trazando las arterias norte-sur dentro de la cuadrícula deseable de una vía arterial cada kilómetro. Estos trazados deberían complementarse con una zonificación apropiada, y, en forma muy importante, la localización de terrenos para vivienda de interés social y de interés prioritario. Por la vía de los macroproyectos, estas normas y afectaciones podrían convertirse en parte integral de los POT de los municipios afectados.

Particular cuidado deberán tener la ciudad, el gobierno nacional y los municipios para evitar que las enormes plusvalías, que se generarán por concepto de este ejercicio de planificación y su concreción en normas efectivas, beneficien únicamente a los afortunados propietarios. Por el contrario, se debería buscar que los municipios, apalancados con los recursos provenientes de la contribución de plusvalía, se asocien con los propietarios de los terrenos y con los inversionistas privados para promover y adelantar los desarrollos planteados en forma ordenada y estratégica.

Por supuesto, parte clave de la política, en el caso de Bogotá, será el apoyo irrestricto de los gobiernos nacional y local a la implantación de nuevos corredores de transporte masivo, a medida que las condiciones de la demanda lo ameriten. El resultado debe ser un aumento significativo de la capacidad del sistema masivo en estos corredores, lo que tendrá un gran impacto sobre el centro expandido de la ciudad, potenciando la densificación de muchos sectores centrales o cercanos al centro. Este efecto se reforzará con la acción proactiva de la administración para expedir las normas que permitan y estimulen esa densificación, y para coadyuvar en los esfuerzos de los urbanizadores y constructores privados en la adquisición y englobe de terrenos que hagan viables los respectivos proyectos.

Como resultado, se conformará una ciudad compacta, más densa que la actual, ordenada y planificada, con la malla vial adecuada, y con una extensa red de transporte público integrado. La política de desarrollo propuesta requiere de una intervención institucional muy considerable. El sector público debe estar en capacidad de regular adecuadamente tanto la movilidad como el desarrollo territorial. Deberán crearse condiciones que promuevan un uso limitado del automóvil, así como acciones que mejoren la calidad del transporte público,

mejorando su accesibilidad, su comodidad y su eficiencia. Así mismo, deberán promoverse regulaciones de usos del suelo que permitan la renovación y densificación de zonas dentro del perímetro urbano, en torno a los corredores de transporte masivo, al mismo tiempo que se desarrolla de manera planificada e integrada la región aledaña.

3- El tema ambiental no ha ocupado un lugar prioritario entre las preocupaciones de los habitantes de Bogotá, D.C. Sin embargo, esta tendencia parece estar cambiando, como lo revela el hecho de la creciente conciencia que éstos manifiestan sobre el deterioro de sus aguas, del suelo (incluidos los cerros circundantes) y del aire, recursos que perciben cada vez más como soporte necesario para garantizar el bienestar social y el desarrollo económico en el largo plazo. ¿Cuáles son a su parecer los dos problemas ambientales prioritarios del Distrito Capital y cuáles las políticas más urgentes que se deberían poner en marcha para enfrentarlos?

Eduardo Behrentz: Yo creo que en Bogotá sí hay una preocupación ambiental por parte de la ciudadanía. Es evidente que esto es más evidente en años recientes pero hoy en día es clarísimo que a la ciudadanía le interesan estos temas. Una prueba de esto son los resultados de las encuestas del programa “Bogotá ¿cómo vamos?”, en donde la dimensión ambiental aparece como una de las más grandes preocupaciones para los habitantes de la ciudad (después de movilidad y seguridad). Otro ejemplo es la relevancia de estos temas en las campañas políticas a la Alcaldía y el Concejo Distrital. Hace unos años la dimensión ambiental no era parte central de los discursos de campaña mientras que sí fue una componente esencial y altamente estratégica durante el último proceso electoral en la ciudad. Esto es de gran importancia pues ninguna política pública es exitosa si no cuenta con el concierto de la sociedad.

Mencionar los dos problemas ambientales prioritarios es difícil, en realidad hay mucho debate y hay muchos asuntos que están relacionados entre sí, pero existen dos cosas que me preocupan enormemente. En primer lugar está el tema del ruido, el cual considero uno de los problemas más serios de Bogotá y en donde no hemos logrado ser exitosos al momento de controlar las fuentes que lo generan. Gran parte del problema es que no contamos con buena documentación del mismo y aunque existe regulación a nivel nacional, aun nos hace falta mucho en términos de seguimiento y control por

parte de las autoridades locales. El problema no es sólo los elevados niveles de ruido al que puede estar sometida una persona sino la gran impunidad que existe al respecto.

En segundo lugar se puede mencionar otro tema que si bien ha sido objeto de múltiples estudios y reflexiones en la ciudad, presenta un gran desafío para las autoridades locales: el manejo de las basuras. Las calles de Bogotá se han ido convirtiendo poco a poco en un basurero debido a la falta de control e indisciplina de los mismos ciudadanos así como debido a limitaciones por parte de las empresas encargadas de la recolección de los residuos domiciliarios y comerciales. A esto se le suma la cada vez más frecuente presencia de escombros en las vías públicas y el inminente cumplimiento de la vida útil del Relleno Sanitario de Doña Juana. Una posible solución en este sentido es que las entidades de la administración distrital ejercen de mejor forma la autoridad con la que cuenta, especialmente ahora que se cuenta con las herramientas tales como las dispuestas en el Régimen Sancionatorio Ambiental.

Julio Carrizosa: Como en el caso anterior, el Distrito es demasiado heterogéneo para poder identificar dos problemas que tengan prioridad desde los puntos de vista de todos sus habitantes y teniendo en cuenta todas sus características. Para los habitantes del nororiente los más sentidos pueden ser el de la falta de movilidad y el del ruido, pero para los del sur y el occidente la contaminación industrial del aire y de las aguas públicas, las inundaciones, las deficiencias en el alcantarillado y el hacinamiento en las viviendas son prioritarios. La contaminación del río Bogotá y la urbanización de la

sabana es posible que no sean sentidas directamente por la mayoría de los habitantes de Bogotá pero sin duda son problemas ambientales prioritarios. Casi todos estos problemas tienen relación con dos procesos fundamentales: la enorme concentración de poder y de dinero en la capital y la consiguiente inmigración masiva de gentes desposeídas de todo el país. La magnitud de la concentración y la intensidad de esas migraciones conforman círculos viciosos en los que la solución eventual de los problemas se constituye en propaganda para que lleguen más inmigrantes.

Ambos procesos podrían aminorarse si existiera una política de poblamiento en la que, por lo menos, el Estado estudiara cuáles son los sitios de nuestro territorio en donde es más sustentable, desde lo económico y lo ecológico, la concentración de la población en ciudades de alta densidad, adquiriera tierra suficiente en esos sitios y divulgara los resultados de los estudios, a fin de motivar que las autoridades territoriales y el sector privado conformaran alianzas para construir allí nuevas ciudades.

Jorge Acevedo: A mi juicio, el problema más urgente en materia ambiental de la región lo constituye la contaminación del río Bogotá, con consecuencias muy graves para toda la población colombiana que vive aguas abajo. La contaminación del aire es muy grave, pero los compromisos de Ecopetrol de suministrar en un futuro cercano combustible diesel de mucha mayor calidad (menor contenido de azufre) hacen prever que la contaminación atmosférica va a reducirse en forma significativa en los próximos años. 🌿

