

DI. MSc Mario Avellaneda González  
mavellanedag@unal.edu.co  
Consultor en Ordenamiento Territorial y Planeación de Transporte  
Estudiante Doctorado en Ingeniería-Civil  
Docente Ocasional Catedrático  
Universidad Nacional de Colombia



*Esta obra está bajo una Licencia  
Creative Commons Atribución 4.0  
Internacional.*

## Introducción

Con motivo de la discusión sobre la revisión ordinaria del POT de Bogotá es importante poner en el debate público un conjunto de temas que han sido objeto de discusión desde hace ya varios años y que además tendrán impactos en el territorio y sobre sus habitantes, dependiendo las decisiones que se tomen al respecto. Además, es necesario abordar la discusión regional en el marco de la construcción de la Ley Orgánica de la Región Metropolitana que se acaba de aprobar, para lo cual es indispensable que el POT desarrolle normas, condiciones urbanísticas, y proyectos de articulación regional concertados con los municipios vecinos, debido a que las decisiones de ordenamiento que se tomen en ellos y al interior del distrito tienen incidencia en toda la región.

### Sobre el Modelo de Ocupación y enfoque regional de ordenamiento

- Bordes urbanos y control a la conurbación

Los bordes urbanos del Distrito Capital deben tener un tratamiento espacial ambiental y urbanístico que permita una transición urbano rural adecuada, potencie los valores ambientales de los cerros orientales y el río Bogotá, y proteja los valores ecosistémicos de la sabana.

Sin embargo, los procesos de suburbanización densa<sup>1</sup> a los que se ve enfrentado el borde norte, el avance de los asentamientos informales en los cerros orientales y algunas zonas de las áreas cercanas al Río Bogotá; así como la definición de perímetros y normas para la urbanización y suburbanización en los territorios de los municipios de la sabana de Bogotá, han generado un alto riesgo de pérdida de los valores ambientales de la estructura ecológica principal de borde y han promovido una conurbación con los municipios de Funza, Mosquera y Chía con efectos negativos como por ejemplo el aumento de la contaminación del aire, la congestión vehicular y la desaparición de zonas verdes, matorrales y áreas agrícolas para darle paso a las bodegas, y los desarrollos inmobiliarios.

Se deben establecer normas urbanísticas, proyectos públicos e incentivos para consolidar realmente una red de cinturones ecológicos y continuos ecosistémicos que contengan la ocupación territorial antrópica, y vinculen las áreas ambientales y rurales con las dinámicas humanas de las zonas urbanas y suburbanas. Si estas zonas no integran sus valores ambientales y su funcionalidad por medio de proyectos de conservación participativa y apropiación real que los vincule con la dinámica cotidiana de los habitantes del Distrito y los municipios, van a continuar en riesgo de invasión, ocupación y presión inmobiliaria por parte de urbanizadores formales e informales. Esto no significa pavimentar las ZMPA

---

<sup>1</sup> Este documento se llama suburbanización densa a los desarrollos urbanísticos que se configuran como conjuntos cerrados de casas unifamiliares, a las parcelaciones de vivienda campestre y a los desarrollos de bodegas y plataformas logísticas que se han localizado en la sabana de Bogotá.

y las zonas ambientales, o hacer senderos para el control de incendios, sino dotar estas zonas de elementos e infraestructuras blandas o poco invasivas que permitan que la población lo cuide, use y apropie como espacio público -de todos-.

Una posibilidad podría ser un cable aéreo a lo largo del río Bogotá que permita conectar las zonas occidentales del norte y el sur y realizar desplazamientos contemplativos, llegar a pilares y zonas de descenso con restaurantes, comercio o miradores. Ver (<https://www.diariodelviajero.com/asia/el-teleferico-mas-largo-del-mundo-abre-en-armenia> y [https://www.google.com/search?q=parque+arboles+singapur&rlz=1C1CHZL\\_esCO762CO762&source=lnms&tbn=isch&sa=X&ved=2ahUKEwj-2ezVj9LqAhVlkeAKHasaCjEO\\_AUoAXoFCB4QAw&biw=1366&bih=657](https://www.google.com/search?q=parque+arboles+singapur&rlz=1C1CHZL_esCO762CO762&source=lnms&tbn=isch&sa=X&ved=2ahUKEwj-2ezVj9LqAhVlkeAKHasaCjEO_AUoAXoFCB4QAw&biw=1366&bih=657))

También se puede pensar en estructuras palafíticas que permitan la circulación, encuentro y permanencia de personas, configurando pasarelas y áreas para pequeños comercios y para la caminata, la observación y la apropiación de estas zonas como las que se han desarrollado en los parques nacionales (Tayrona, Isla de salamanca, Iguazu-arg-). Ver ([https://www.google.com/search?q=pasarelas+iguazu&rlz=1C1CHZL\\_esCO762CO762&source=lnms&tbn=isch&sa=X&ved=2ahUKEwjWjp-amjtlqAhXuct8KHTRpBggO\\_AUoAXoFCA4QAw&biw=1366&bih=657#imgrc=ramsxmaSpOfCGM&imgdii=P7\\_5oTlrlMzcmM](https://www.google.com/search?q=pasarelas+iguazu&rlz=1C1CHZL_esCO762CO762&source=lnms&tbn=isch&sa=X&ved=2ahUKEwjWjp-amjtlqAhXuct8KHTRpBggO_AUoAXoFCA4QAw&biw=1366&bih=657#imgrc=ramsxmaSpOfCGM&imgdii=P7_5oTlrlMzcmM))

- Cambio en las dinámicas de movilidad centro-periferia

Las dinámicas de movilidad urbanas y regionales en Bogotá y la sabana deben configurarse alrededor de la consolidación de un modelo de ocupación con múltiples centralidades en el Distrito y en las áreas urbanas de los municipios vecinos.

Sin embargo, el patrón actual de localización de la actividad económica de empleo y estudio en el Distrito con una gran zona central de actividad (Centro-Chapinero-Chico Lago Refugio) y centralidades como el Restrepo y Usaquén localizadas en el borde oriental de Bogotá, plantean un escenario de viajes pendulares periferia centro. El desarrollo del eje económico de la Calle 26-Aeropuerto ha generado otro polo atractor de viajes, pero no ha logrado cambiar el patrón de movilidad mencionado.

Por lo anterior, es necesario evaluar la posibilidad de crear un corredor atractor de viajes en la zona occidental, que no solo sirva como par al borde oriental, sino que se convierta en un corredor de transporte de alta capacidad.

Este corredor debe ser la Avenida Longitudinal de Occidente en su tramo central (Calle 13-Calle 80), aprovechando la reserva de suelo que la ciudad ha logrado y que en este momento está libre como un corredor continuo. El proyecto a desarrollar no debe ser el de una autopista, sino el de un corredor verde de protección a humedales, espacio público y transporte férreo (en un mediano plazo), que consolide nodos de actividad urbana en las zonas cercanas a las intersecciones con el sistema Transmilenio, el “Regiotram” de Occidente y el sistema Metro, con una apuesta pública muy importante de relocalización de sedes de entidades Públicas Nacionales, Regionales y Distritales e incentivos para la localización de zonas de empleo empresarial, y logístico. Este corredor puede ser el proyecto urbano más importante de la ciudad en este siglo. Ver ([https://www.google.com/search?q=corredor%20M30%20MADRID&tbn=isch&tbs=rimg%3ACXXGdODlim1YUlbAIRAWkDUb&rlz=1C1CHZL\\_esCO762CO762&hl=es-419&ved=0CAIOrnZqFwoTCOjA4QuY0u0CFQAAAAAdAAAAABAP&biw=1349&bih=657](https://www.google.com/search?q=corredor%20M30%20MADRID&tbn=isch&tbs=rimg%3ACXXGdODlim1YUlbAIRAWkDUb&rlz=1C1CHZL_esCO762CO762&hl=es-419&ved=0CAIOrnZqFwoTCOjA4QuY0u0CFQAAAAAdAAAAABAP&biw=1349&bih=657))

- Corredores de movilidad regional más allá del modo o tipo de sistema

La movilidad urbano-regional entre el Distrito y la Sabana debe darse sobre corredores que se clasifiquen a partir del potencial de su capacidad de transporte multimodal.

Sin embargo, esta movilidad, se da a partir de corredores que se han especializado en un tipo de sistema de transporte y en este momento, incluso asociados a un modo específico. Estos corredores se

clasifican e intervienen según el ancho de sus secciones y la cantidad de carriles por sentido de circulación que tengan.

Se debe romper el paradigma de la planeación vial, y clasificar los corredores según su capacidad de transporte y no por si son o no autopistas. El ejemplo más claro de esto es el corredor férreo de occidente que va a albergar un sistema de media-alta capacidad de transporte en una sección de 9 a 15 metros, que en el caso de que se clasificara como en la actualidad, sería una vía intermedia o local. La clasificación es importante porque de ella depende que el nivel central de la administración (IDU) pueda o no invertir recursos. Si un corredor cambia y aumenta su capacidad o potencial de transporte, debe subir de clasificación.

- Estructura territorial para la articulación funcional con la región

Los municipios de la sabana y el Distrito Capital deben tener polígonos urbanos, de expansión y suburbanos concertados que permitan la consolidación de nodos de desarrollo subregional y eviten los procesos de conurbación física y normativa (normas que posibiliten en un futuro la conurbación física), así mismo debe existir una coordinación y concertación alrededor del desarrollo de proyectos de movilidad y saneamiento básico que respeten los elementos de la estructura ecológica en la región y trasciendan de la visión clásica de las autopistas, los rellenos sanitarios, la venta de agua en bloque y la ocupación urbana dispersa de la sabana.

Se debe concertar con los municipios de la región los modelos de ocupación territorial y la definición de perímetros urbanos, de expansión y los polígonos de desarrollos suburbanos para vivienda y usos logísticos, en donde se construyan acuerdos para configurar cinturones ecológicos vinculados funcionalmente con las áreas urbanas. Se debe fomentar la movilidad colectiva sobre la individual y la movilidad no motorizada sobre la motorizada, no solo con el desarrollo de infraestructura sino con la integración modal efectiva. Un importante primer paso es el “Regiotram” de occidente, pero deben establecerse en el POT las condiciones urbanísticas y funcionales para que se desarrolle el tren del norte, el tren del sur y la ampliación de la Primera línea Metro hasta Soacha por el trazado de la ALO-sur, y el sector de -Campo Verde-Ciudad Verde.

Dentro del modelo de ocupación del POT y en las normas urbanísticas de perímetros y usos en Bogotá y si se puede de los POTs municipales, deben incluirse zonas y condiciones reales para la descontaminación del sistema del Río Bogotá (incluyendo los ríos del área urbana y rural de Bogotá que bajan de los cerros)

Sobre la Estructura ecológica principal, servicios ambientales y ecosistémicos

- Franja de conectividad cerros –Van der Hamen –Río Bogotá

La zona norte de Bogotá y puntualmente la reserva Van der Hamen debe tener una franja física de conectividad con los cerros orientales. La zona del predio fontanar y su conexión estratégica entre los ecosistemas de piedemonte y del rio-sabana debe ser una determinante ambiental del POT.

Sin embargo, la presión inmobiliaria y de ocupación sobre esta zona estratégica y en general sobre los cerros y la Reserva Van der Hamen, representan un riesgo real a la consolidación de este sistema de conexión.

Por lo expuesto, en el POT debe quedar una disposición normativa específica que proteja esta conexión e impida la urbanización e intervención de esta zona, y se deben definir estrategias normativas e incentivos fiscales (si se quiere) para proteger la reserva, y potenciar los servicios ecosistémicos de esta, junto con la posibilidad de desarrollar actividades humanas de agricultura sostenible y de habitación dispersa y poco densa para lograr que estas zonas se conviertan en un área de real para la protección a ecosistemas estratégicos para la sabana

- Consolidación del corredor ecosistémico Río Bogotá-Estrategias para integrar el río con las dinámicas del Distrito y la región

El corredor del Río debe ser el eje integrador de la estructura ecológica de la región y por tanto, del Distrito con los municipios de la Sabana.

Sin embargo, esta integración no puede sustentarse en la urbanización y el desarrollo de un proyecto paisajístico que convierta al río en un atractivo turístico, o que lo siga convirtiendo en la una zona alejada y desarticulada de la zona urbana de Bogotá.

Por ello, el Río debe considerarse como un corredor vivo e integral que puede brindar servicios ecosistémicos y de actividad a la ciudad y a la región. Las normas urbanísticas y ambientales para su intervención deben orientar los proyectos para que incluyan la protección por riesgo, la movilidad sostenible (acuática-aérea-cables), la consolidación de franjas ambientales de actividad territorial; con un desarrollo sostenible de zonas de encuentro y permanencia y valoración ambiental, que se integren con la vida cotidiana de Bogotá y los municipios de la sabana, si esto no sucede el río va a seguir estando en riesgo.

- Estrategias normativas para la recuperación e intervención de los corredores ecológicos de ronda y las ZMPA en el área urbana

Los corredores ecológicos de ronda y las ZMPA de los ríos, cuerpos de humedal y canales en el Distrito, deben ser ejes ecológicos y de espacio vital.

Sin embargo, estas zonas en muchos casos se utilizan para practicas informales de disposición final de residuos, y aunque tienen intervenciones de limpieza e incluso de manejo hidráulico y de vegetación son áreas inseguras y con actividad urbana residual.

En este contexto, el POT debe establecer normas, regímenes de actividades y lineamientos para la intervención de estas áreas que no solo se concentren en su protección espacial (para que no sean invadidas), sino en la integración de estas a la ciudad, para que las personas las usen, las protejan y las defiendan. En el pasado existieron iniciativas del Distrito como la del Proyecto Integral del Río Fucha, que no se han podido concretar y que deben ser prioritarias para que estas zonas se recuperen y se apropien.

- Capacidad de zonas de optimización del Relleno Doña Juana. Discusión sobre el modelo de gestión de residuos en el Distrito Capital

El manejo y aprovechamiento de residuos sólidos en una ciudad como Bogotá, debe enmarcarse en un sistema de separación y aprovechamiento de residuos orgánicos e inorgánicos, en el cual la disposición final con tecnologías de relleno sanitario debe corresponder a un porcentaje muy bajo.

No obstante, la realidad es que la ciudad sigue llevando al relleno más del 80% de los residuos generados, con un agravante asociado a que este sitio (Doña Juana) debe acoger residuos de construcción y demolición, en un escenario en el cual al parecer la única opción es compactar y optimizar las zonas actuales de disposición final, sin que bajo esta tecnología exista en el mediano

plazo otra alternativa diferente a la expansión del actual relleno o la habilitación de una nueva localización en Bogotá o la región.

Esta decisión no es menor y hace parte de las determinantes de superior jerarquía del ordenamiento, toda vez que la definición de perímetros del relleno y el trámite de licencia ambiental (en el caso de ampliación) determina un gran aspecto del modelo de ordenamiento y de la relación urbano rural y de estructura ecológica principal del Distrito y la Región. En referencia al manejo y disposición final de residuos sólidos, el POT debe apuntarle a consolidar normas que construyan un sistema urbano que puede asemejarse al sistema Transmilenio, con “**rutas y troncales**” de recolección, “estaciones” de separación y “**portales** aprovechamiento de residuos con altas tecnologías”, **debido a que la** producción de residuos en la Ciudad, se define a partir de las mismas condiciones funcionales que definen el sistema de transporte masivo de la ciudad, y no puede tener una respuesta diferente en términos de cobertura, y manejo sostenible.

Otro tema de suma importancia, es el referente al aprovechamiento y disposición final de residuos de construcción y demolición (RCD), tema sobre el cual se ha avanzado en la política de Ecourbanismo y Construcción Sostenible del Distrito, y que debe ser incluido en el POT con el desarrollo de normas e incentivos para continuar con el reúso de estos materiales, y con el desarrollo de tecnologías y metodologías de aprovechamiento y disposición final. Esto puede vincularse con los planes de cierre de canteras y zonas mineras y la necesidad de su recuperación ambiental y habilitación para la urbanización en los casos en los cuales sea pertinente.

Sobre la Revitalización urbana

- Criterios para la definición de zonas para la revitalización a partir de la renovación urbana por englobe de predios (Reactivación)

Los procesos de revitalización deben concentrarse en la generación de actuaciones urbanísticas que permitan un aprovechamiento más intensivo del suelo, a través de procesos de gestión asociada e individual (predio a predio), sin que esto vaya en contra de las capacidades de soporte del territorio en términos de disponibilidad de vías, parques y equipamientos de las áreas a intervenir.

Sin embargo, experiencias recientes han generado dudas sobre un esquema de revitalización fundamentado en este tipo de gestión, debido a que el incremento en alturas y aprovechamientos, aunque viene acompañado del pago de cargas urbanísticas, no se ha concretado la generación o habilitación de nuevas zonas de uso público en los barrios donde se han estos proyectos inmobiliarios.

Por lo anterior, las normas urbanísticas que sean definidas en el POT para el desarrollo de este tipo de proyectos, deben generar un equilibrio entre el incremento de alturas y aprovechamientos y la generación de espacio público, a partir de la ampliación de andenes, secciones viales, áreas construidas para equipamientos y el pago en dinero de cargas urbanísticas, sin que esto genere calles irregulares o zonas de vacíos o sobrantes de espacio público sin continuidad. Sobre esto es importante decir que en la ciudad existen un gran número de barrios de edificaciones de 1 a 3 pisos en donde este tipo de gestión puede ser exitosa, realidad diferente a las zonas con antiguos multifamiliares y edificaciones demás altura en donde la estrategia de revitalización debe concentrarse en la revaloración urbanística y arquitectónica de los edificios existentes. Es un error establecer normas urbanísticas de renovación urbana en zonas como Pablo Sexto, Usatama, el Quirinal, por poner algunos ejemplos.

- Ámbitos mínimos para la generación de actuaciones urbanísticas en procesos de revitalización urbana y generación de espacio público

Las intervenciones en las cuales se “demuele” una casa o varias y se desarrolla un nuevo edificio deben generar nuevas áreas públicas o recursos para generarlas por parte del sector público. Estos proyectos

deben mejorar urbanísticamente la zona y brindar a los nuevos habitantes y a los vecinos espacios para la caminata, el disfrute de la acera y de los espacios circundantes.

Sin embargo, se han generado discusiones técnicas y académicas alrededor de áreas mínimas, límites y condiciones que deben tener este tipo de proyectos, y la necesidad de generar en el sitio nuevo espacio público. Es pertinente mencionar que la discusión alrededor de la revitalización no se debe reducir solamente al tamaño de los proyectos y a los límites de altura de las edificaciones, más aún en el escenario actual (COVID y POSTCOVID) en el cual se habla de la ciudad de proximidad (15 a 30 minutos) en donde la mezcla de usos y los entornos activos y con movilidad no motorizada son muy importantes en la vitalidad y funcionalidad de los barrios.

Por lo anterior, en el POT se deben establecer las unidades mínimas de intervención (porcentajes de la manzana o frente de manzana o medias manzanas o manzanas completas), las condiciones técnicas para la mezcla de actividades, y los límites de alturas o incrementos del área construida, teniendo en cuenta la apuesta de ciudad densa y compacta que ha tenido Bogotá en las últimas dos décadas. Lo anterior, sumado a estrategias claras para que la administración Distrital genere, habilite o mejore espacio público y soportes públicos en estas zonas.

- Protección a moradores originales y esquemas de vinculación a proyectos inmobiliarios

Los procesos de revitalización urbana deben proteger y permitir que los habitantes originales de los barrios tengan opciones técnicas, arquitectónicas y financieras para quedarse en sus entornos históricos.

No obstante, han existido casos en los cuales los moradores originales se han visto obligados o tentados a vender sus inmuebles o cambiar su lugar de residencia, por presiones directas o por oportunidades de capitalización, a partir del incremento en el valor de sus predios; debido a la expectativa de desarrollar edificios con más unidades y condiciones de arquitectura superiores y más modernas que las existentes.

Por esto, es indispensable que en las normas y estrategias de revitalización del POT no solamente se defina el régimen urbanístico para el desarrollo de proyectos inmobiliarios, sino que se incluyan una gama importante de posibilidades en las cuales los propietarios y moradores originales puedan:

- Tener iniciativas de proyectos con apoyo y financiación pública,
- Cambiar su predio-edificación por una mezcla entre dinero y área construida,
- Tener planes de vinculación en los cuales puedan acceder a un plan de retribuciones económicas claro y con garantía pública, que no dependan de los cierres financieros de los proyectos.

Por lo anterior, es pertinente afirmar que la revitalización en el POT debe abordarse como una estrategia integral para que los propietarios puedan participar, permanecer y financiar su vinculación a los proyectos inmobiliarios en estas zonas.

- Revitalización de edificaciones existentes como una opción al recambio edificatorio

La revitalización urbana debe incluir como una opción, el proceso de reuso y resignificación arquitectónica y espacial de los edificios y construcciones existentes, con especial énfasis en las localizadas sobre las grandes avenidas o en las edificaciones que superan los 5 pisos de altura. Esta ha sido una estrategia que ya se ha utilizado en Bogotá para reactivar social y económicamente algunos barrios en los cuales existe protección patrimonial en sectores de interés cultural.

En los casos de los barrios sin valores patrimoniales o de las edificaciones con altura media o con una importante área construida, esta estrategia no tiene mucho desarrollo debido a que no existen incentivos tributarios o urbanísticos que permitan intervenir estas edificaciones, repotenciar su estructura para volver a aprovechar estas áreas o generar nuevas unidades inmobiliarias.

En el POT es indispensable evaluar la posibilidad de incluir incentivos urbanísticos y fiscales como, por ejemplo:

- Posibilidades de subdividir las unidades inmobiliarias existentes (apartamentos, locales, etc.) y crear formalmente unidades nuevas de una manera más fácil en términos de normas arquitectónicas y de habitabilidad
  - Posibilidad de que estos edificios puedan ser zonas generadoras de edificabilidad y con parte del recaudo se puedan financiar las intervenciones con bajos costos de intereses y en general de servicio a la deuda,
  - Menores requisitos arquitectónicos para la mezcla de usos,
  - Disminución en el pago del impuesto predial o acceso a recaudos futuros de predial por un periodo de tiempo, para financiar con esto las intervenciones para el reuso de edificaciones
  - **Darle el “estatus” de vivienda nueva a las unidades resultantes del reuso de edificaciones para que, en estos proyectos, el propietario original y los desarrolladores puedan acceder a créditos-constructor para vivienda nueva y a la devolución del IVA por compra de materiales.**
- 
- Revitalización urbana alrededor de infraestructuras de transporte

Los proyectos de infraestructura de transporte deben generar un desarrollo urbano y territorial integral, en donde se promuevan Desarrollos Orientados al Transporte Sostenible (DOTS) y la consolidación de nodos locales de actividad urbana, independiente de su escala y la capacidad de transporte del sistema al que pertenecen.

La realidad ha demostrado que las infraestructuras y nodos donde se han construido estaciones, patios y portales del sistema Transmilenio y de los terminales satélites de transporte intermunicipal (norte y sur), han generado desarrollos urbanísticos importantes pero que se han dado sin una lógica integral, en donde las infraestructuras públicas se comportan como un sistema espacial cerrado, y las dinámicas inmobiliarias aprovechan las bondades de las mejoras en conectividad, accesibilidad y afluencia de población.

Por lo mencionado, en el POT debe seguirse desarrollado el concepto relacionado con que las infraestructuras de transporte no solamente generan inversión y desarrollo de infraestructura, sino que deben movilizar otro tipo de herramientas públicas, como la norma. Por tal motivo, la inserción urbana y las posibilidades de revitalización alrededor de las estaciones, de las zonas donde se pretendan desarrollar usos y actividades conexas al transporte, y en donde se mejore la accesibilidad y conectividad, deben tener un régimen normativo específico que se active cuando la infraestructura se vaya a construir. Esto significa generar un compendio de normas que se active cuando se vaya a desarrollar un a infraestructura de transporte y permita intervenir el espacio público, generar desarrollos en los predios privados para que se capture valor y la revitalización sea integral en la escala de proximidad.

- Re dinamización de zonas deterioradas a partir de cambios en la norma de usos y el aprovechamiento de la norma actual de edificabilidad

La renovación urbana debe analizarse en el marco de una visión integral del régimen normativo de las áreas deterioradas o con potenciales urbanos en términos de su localización, accesibilidad o cercanía a nodos o zonas de alta actividad económica.

Los procesos de renovación urbana en la ciudad no han tenido los mejores desarrollos y en algunos casos se han visto eclipsados por procesos de ajuste y cambios o modificación de la vocación económica de las edificaciones y de las áreas que en algún momento fueron demarcadas como polígonos de renovación urbana.

Por esto es muy importante identificar si la opción para la recuperación de estas áreas, es aumentar edificabilidades o reconfigurar la estructura existente, o más bien apostarle a una norma de usos que incentive la mezcla de actividades con vocaciones de clúster en donde se den proceso de renovación edificatoria, las densidades (habitacionales y de área construida) se mantengan y los soportes públicos sean suficientes para este proceso de recambio en el parque inmobiliario.

- Estrategias de renovación urbana más allá del Plan Parcial

La renovación urbana que se desarrolla a partir de la formulación, adopción y ejecución de planes parciales debe permitir la recualificación del ámbito a intervenir, y si es necesario la reconfiguración de la estructura urbana en cortos y medianos plazos, con nuevos desarrollos inmobiliarios que aumenten los aprovechamientos del suelo y brinden opciones de vinculación a los moradores y propietarios originales.

Pero la experiencia en Bogotá ha demostrado que los procesos de renovación urbana por Plan Parcial, tienen múltiples complejidades en términos de gestión asociada, tamaños de los ámbitos de los instrumentos y tiempos de adopción y ejecución. Lo anterior ha generado que los desarrolladores y en general los interesados desconfíen del instrumento y de la modalidad de intervención para hacer una renovación urbana efectiva.

Para el POT se debe realizar un análisis profundo del papel y los objetivos de los Planes Parciales en la renovación urbana, y si es el caso establecer normas de cesiones, edificabilidad y cargas urbanísticas, para que incluso con la definición de espacio público e infraestructura, el trámite, adopción de Planes Parciales sea un requisito extraordinario y que en estos ámbitos, el licenciamiento y ejecución tenga unas reglas de juego claras y tiempos que permitan desarrollar estas intervenciones y revitalizar efectivamente las áreas deterioradas o con potenciales en la ciudad.

Sobre los instrumentos –incentivos, Financiación, control urbano

- Aprovechamiento económico del espacio público - Régimen de actividades económicas en esquemas de aprovechamiento en el mediano y largo plazo

Los proyectos de infraestructura pública, los soportes públicos como equipamientos, parques y el espacio público en general, son polos atractores de dinámica económica y social, en la zona urbana y rural. Por lo cual pueden ser generadores de recursos para la financiación del desarrollo urbano.

No obstante, las herramientas relacionadas con el aprovechamiento económico del espacio público se han utilizado para actividades y casos residuales o de corto plazo (publicidad en paraderos de transporte, carreras atléticas, patinetas eléctricas), sin que haya habido experiencias sobresalientes en esquemas de aprovechamiento de mediano y largo plazo asociados a los potenciales urbanos que tiene el espacio público.

En este contexto, en el proceso de formulación y análisis del Plan de Ordenamiento Territorial se deben incluir reflexiones y desarrollos que piensen en el aprovechamiento económico, como el



régimen de actividades del espacio público, las cuales pueden generar recursos, incluso con la habilitación de normas que permitan el desarrollo de complejos comerciales, dotacionales o de servicios en las zonas del subsuelo o en altura en áreas públicas como las plazas y plazoletas, los enlaces peatonales de las infraestructuras de transporte o las secciones viales. Lo anterior con ocupaciones mínimas que aprovechen las condiciones mismas de dotación y funcionalidad de estos.

- Control urbanístico a partir del aumento del predial para predios/inmuebles que construyan áreas adicionales de manera informal o habiliten usos no licenciados

El control urbano debe permitir que las alcaldías locales y en general la Administración Distrital pueda verificar el cumplimiento de las normas urbanísticas de edificación, usos y actividades.

La realidad muestra que este tipo de control se mezcla con el control policivo en las localidades, requiere de una capacidad instalada y un soporte técnico que en este momento es insuficiente para realizar un control efectivo. Así mismo, no se cuenta con un sistema de incentivos que en algunas zonas induzcan a los propietarios, o a los distintos actores económicos a respetar las disposiciones urbanísticas del Plan de Ordenamiento Territorial.

En este sentido, es muy importante identificar los procesos y fuentes de información actualizada del parque inmobiliario de la ciudad y de las actividades económicas, de manera independiente del cumplimiento de las normas urbanísticas. Una de estas fuentes es la base predial sobre la cual la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital realiza la liquidación anual del impuesto predial en el Distrito.

La fuente mencionada recoge la información anualizada de todos los predios de la ciudad a partir de metodologías de actualización y conservación catastral que permiten conocer los aumentos de altura, área construida, subdivisión y cambios de actividad en las edificaciones y predios en Bogotá, con lo cual se podría hacer una gestión y control urbano más efectivo. Como complemento, puede analizarse la posibilidad de establecer una tarifa especial con un año de rezago para los predios en los cuales se identifique un aumento de área construida o un cambio de destino catastral que no haya sido declarado y certificado mediante licencia urbanística ante la Alcaldía Local o la Secretaría Distrital de Planeación.