



## LAS NUEVAS LICITACIONES EN LO COTIDIANO



## Nuevos semáforos inteligentes

1. El propósito es reducir el tiempo promedio de los viajes en un 30 %.
2. Habrá equipos de control, detectores vehiculares, lámparas halógenas y semáforos led en 1.391 intersecciones.
3. La red se conectará al Centro de Gestión de Tránsito, desde donde se ajustarán los tiempos de las luces según las condiciones de tráfico.
4. Los semáforos no dejarán de funcionar cuando no haya energía.
5. Habrá menos policías de tránsito regulando el tráfico.
6. Serán 200 intersecciones con complementos para población con discapacidad visual.



## El nuevo esquema de recolección

1. Se comenzará a prestar el servicio en zonas rurales, como Sumapaz.
2. Los operadores deberán borrar grafitis en lugares no autorizados y desmontar pendedos o vallas.
3. Deberá haber un plan de recolección de llantas, material de construcción, muebles y desechos que se encuentren en los espacios públicos.
4. Se instalará un contenedor por cada 2.500 habitantes, para mejorar la separación de

PROYECCIONES  
2018

# Bogotá

Una propuesta para dar el debate sin miedo

## Bogotá tiene una cita con el medio ambiente

El Plan de Ordenamiento Territorial (POT) definirá la urbanización de la ciudad para los próximos 12 años. Lo necesario, lo posible y la manera de crecer, desafíos que no sólo cuestionan la infraestructura, sino también su responsabilidad ambiental.

MARÍA MERCEDES JARAMILLO\*

El 2018 será un año decisivo para el futuro ambiental de Bogotá. La administración Peñalosa comenzará la operación de un nuevo esquema de aseo, abrirá la licitación que permitirá renovar la flota de Transmilenio -para transportarnos en buses menos contaminantes que los que hoy se mueven por las calles capitalinas-, pero sobre todo será un año para debatir la propuesta del nuevo Plan de Ordenamiento Territorial (POT), que hasta ahora sólo conocen en detalle algunos funcionarios distritales.

Los planes de ordenamiento territorial se formulan para una vigencia de 12 años. El que tenemos vigente, que es esencialmente el primero y único que ha tenido Bogotá -a pesar de sus múltiples revisiones y un intento frustrado de modificación estructural que hoy reposa en un juzgado-, está pasando aceite desde hace tiempo. ¿Cómo será el desarrollo urbano de Bogotá en el mediano plazo? Es una pregunta que debería encontrar respuesta antes de que termine el tercer año de gobierno distrital. Y, sin duda, nuestra oportunidad para mejorar la calidad del aire y el ambiente bogotano se juegan en el nuevo POT.

El tema que ha concentrado la atención de los ambientalistas es la probable urbanización de la famosa reserva Thomas van der Hammen. En los próximos días, y después de 15 años de esfuerzos para motivar su definición, declaración y plan de manejo vigentes, las autoridades ambientales nacional y regional se disponen a decidir sobre una eventual delimitación de la reserva. Pero más allá de las decisiones que el Ministerio de Ambiente y la CAR puedan llegar a tomar, el POT reabrirá la discusión sobre el modelo de crecimiento de la ciudad, que es el triple:

¿Cuánto es necesario crecer? Aunque

claramente resulta difícil acordar un escenario de proyección demográfica en ausencia de un censo reciente, la administración distrital ya fijó su postura al respecto: habría que duplicar el número de viviendas existentes, en los próximos 40 años, construyendo 2,7 millones de hogares adicionales. Eso requeriría prácticamente todo el suelo plano disponible en Bogotá y más.

¿Cuánto es posible crecer? El reto fundamental está en asegurar la correlación entre la necesidad de producción de suelo urbanizable y la capacidad de la ciudad de proveer la infraestructura y los equipamientos necesarios para su desarrollo equilibrado y sostenible. Sólo así se garantizará la consolidación progresiva de sectores de ciudad compactos, con usos mixtos, bien conectados, con acceso a sistemas de transporte de alta frecuencia y bajo costo. De modo que, aun admitiendo ese horizonte a 40 años como visión a largo plazo de la ocupación del territorio, el POT deberá acotar la necesidad de un nuevo suelo de expansión a aquel perímetro que Bogotá estará en capacidad de habilitar para su uso urbano durante la vigencia del plan. Es probable que sólo la urbanización de los cerca de 2.000 hectáreas de Ciudad Lagos de Torca, con sus 150.000 viviendas programadas, nos tome esos 12 años.

¿Cómo hay que crecer? Cualquiera que sea la necesidad de proyectar y construir vías, corredores de transporte masivo, agua potable, alcantarillado pluvial y sanitario y otros servicios públicos, parques, colegios, hospitales y demás equipamientos para acomodar las futuras viviendas y actividades económicas, es necesario que el POT evite agravar y ojalá corrija los problemas de la ciudad que ya existen, que son muchos y con grandes impactos ambientales: las aguas negras vertidas en todos los ríos y las quebradas, las densidades residenciales lejos de las

concentraciones de empleo con tiempos de desplazamiento muy largos, costosos y cada vez más motorizados, los déficits de colegios públicos, la congestión del transporte a los colegios privados, el insuficiente espacio público y verde disponible por habitante, la mala calidad del aire resultado de todo lo anterior, las 7.000 toneladas diarias de basura dispuestas en un relleno cerca de su final de vida y en condiciones de manejo lejos de la ejemplaridad, y tantos otros... En últimas, es imperativo organizar mejor el desarrollo urbano y mitigar su impacto en el ambiente.

En este sentido, muchas ciudades en el mundo han tomado medidas para mejorar la calidad del espacio público, incentivar el uso del transporte público y desincentivar la tenencia de vehículos particulares, para facilitar el uso y el parqueo de bicicletas, para aumentar el uso de energías alternativas en la producción de electricidad y para propiciar un manejo selectivo de los residuos aprovechables desde la fuente de su producción. De las ciudades europeas, quizá la medida más importante como ejemplo para Bogotá consiste en reservar todo el espacio verde necesario para el drenaje natural y la retención del agua lluvia, incluso donde la ciudad está consolidada. En pocas palabras, si queremos dejar de sufrir de los encharcamientos e inundaciones de una ciudad que ha desconocido históricamente el problema del agua en su planeación, es necesario dejar de llenar de cemento la ciudad, y el POT es uno de los instrumentos para hacerlo. Las tendencias en el mundo han cambiado: si los cuerpos de agua antes se canalizaban, hoy se están renaturalizando; si los modos de crecimiento del siglo XX llevaron a la conurbación de las ciudades, el urbanismo del siglo XXI busca evitarla; si durante mucho tiempo el medioambiente no fue una prioridad y el crecimiento de las ciudades se dio incluso en su detrimento, es evidente que lo de hoy es el equilibrio y la sostenibilidad.

En 2018 Bogotá tiene que dar el debate sin miedo, buscando responder todas estas cuestiones para que el POT ayude a consolidar definitivamente una ciudad sostenible en el mediano plazo.

\* Urbanista, gerente de Desarrollo Urbano Sostenible en ProBogotá Región.





**de basuras**

material reciclable.  
 5. Las empresas de aseo se encargarán de barrer calles y pintar postes, puentes, paredes y estructuras.  
 6. Se multará a los ciudadanos que no reciclen.



**Modernización de patios y grúas**

1. Habrá cámaras y un sistema de georreferenciación para conocer los detalles del procedimiento de inmovilización.  
 2. El conductor recibirá un mensaje de texto cuando su vehículo sea inmovilizado.

3. Se podrán pagar los comparendos con medios como tarjeta débito o crédito, pagos en línea 24 horas y corresponsales bancarios.  
 4. Se prevé que desde abril los vehículos podrán ser retirados en cualquier momento del día, los siete

días de la semana.  
 5. Los patios estarán en Engativá y Fontibón.  
 6. Se reducirá el costo de la tarifa durante los primeros dos días, y a partir del tercero se duplicará para vehículos particulares y se cuadruplicará para motocicletas.

**17,7 %**

del recaudo por el servicio de patios y grúas quedará en la ciudad. Hoy éste es de 39%, pero disminuirá por los compromisos del nuevo operador.

**RETOS EN SECTORES CLAVE**

**Seguridad**

La administración distrital ha insistido que una de las prioridades de su gobierno es la seguridad. El aumento del 43 % en el presupuesto de 2018 para este rubro -que corresponde a \$512.000 millones- por lo menos así lo evidencia. En ese

sentido, el Distrito tiene el desafío de traducir la inversión en mejores resultados. Si bien logró reducir la cifra de asesinatos un 12 % con respecto a 2016, el índice de muertes por cada 100.000 habitantes es de 14. A la luz de la Organización Mundial

de la Salud, ese parámetro evidencia que la violencia alcanza proporciones de epidemia y, para salir de esa caracterización, se debería bajar el índice a un solo dígito. Para atacar la criminalidad, la administración aprobó el Plan de Seguridad,

que propone mecanismos alternativos de resolución de conflictos. Además de integrar el trabajo investigativo, el Distrito les ha reiterado a las autoridades judiciales que los capturados por los delitos que afectan la seguridad ciudadana no queden en libertad.



**Movilidad**

El sector cuenta con el 35 % del presupuesto de 2018 y se moverá entre dos ejes: obras de infraestructura y planes para descongestionar la ciudad. En cuanto a las obras, se destaca la troncal de Transmilenio por la carrera 7ª, que se decidirá en agosto, cuando el IDU prevé adjudicar la licitación de la obra. La idea del Distrito es que este año se ponga la primera piedra. El proyecto del Metro elevado también debe tener avances significativos, con la apertura de la licitación en mayo y el traslado de redes de servicios públicos. Asimismo, se prevé la construcción de la avenida Alsacia-Tintal-Constitución y la ampliación de cinco vías (calle 63, Av. La Sirena, calle 153, carrera 9ª y calle 183). Respecto a los planes para agilizar el tráfico, el reto estará en la adecuada implementación de los semáforos inteligentes y el nuevo modelo de patios y grúas, además de la puesta en marcha de los planes para el parqueo en vías y el aumento en las tarifas de estacionamiento.

**Salud**

La renovación del modelo de salud en Bogotá, en el que se agruparon los 22 hospitales de la ciudad en cuatro subredes, ha sido fuertemente cuestionado en los últimos dos años, pero las cifras demuestran que sí ha habido disminuciones en tasas como la de la

mortalidad materna e infantil. Para el experto en salud pública Luis Jorge Hernández, uno de los retos para este año se centra en atender las principales causas de morbilidad en la capital. "Hay que enfocarse en disminuir la contaminación del aire por material particulado. Para ello

**Educación**

El Distrito se trazó una meta alta al querer entregar en cuatro años 30 colegios nuevos. Hoy se han estrenado dos y reestructurado nueve, por lo que el principal reto es entregar los que faltan y que por demoras en la adquisición de los predios se han retrasado. Pero no todo tiene que ver con la cantidad de colegios. Hay que tener en cuenta la estandarización de la jornada única y la mejora de la calidad del sector público. Este año, Bogotá ocupó el puesto 13 entre las mejores ciudades de Saber 11, mientras que 14 de los 50 mejores estudiantes son de la capital. Sin embargo, el primer colegio público de Bogotá está en el puesto 260 a nivel nacional. En educación superior, el tema son los recursos. Se acaba de renovar la estampilla para la U. Distrital, en la que se incluyó a la U. Nacional, mientras que en la U. Pedagógica la discusión de los estudiantes es la falta de inversión. En conclusión, este año los ojos están puestos en resultados de esta administración, tanto en infraestructura como en calidad.

es necesario fortalecer la relación entre ambiente y salud, no sólo calidad del aire, sino también radiación ultravioleta y servicios ecosistémicos". Por otro lado, es importante continuar con la formación en salud sexual y reproductiva, como en el monitoreo de la

calidad en los servicios de salud, en especial en el régimen subsidiado. Si bien ya se cambió el modelo, aún falta la implementación de la plataforma tecnológica a través de la cual se harán las contrataciones de las subredes y que debe comenzar a operar este año.

