

**Boletín # 34**  
**Junio 2018**



The background of the entire page is a photograph of a city street. In the foreground, there is a large, vibrant green plant with long, pointed leaves. The street is paved with light-colored tiles and has several tall, modern buildings in the background under a clear sky. A green rectangular box with a thin border is positioned in the upper right quadrant of the page, containing the word 'CONTENIDO' in bold black letters.

## **CONTENIDO**

### **EL CTPD PIENSA LA CIUDAD**

**Personas Mayores y la Reformulación del POT 2.018. Pág. 2**

### **LA CIUDAD HOY**

**Transmilenio por la séptima: un embutido . Pág. 4**

### **AMPLIFICANDO VOCES**

**Lagos de Torca: la ciudad para invertir, no para vivir. Pág. 7**

### PERSONAS MAYORES Y LA REFORMULACIÓN DEL POT 2.018

Por: Rodolfo García Peña

Delegado de la Federación Comunal ante CTPD

Se debe considerar cuando se vaya a estudiar, analizar y formular una nueva propuesta, producto de la reformulación del Plan de Ordenamiento territorial-POT vigente Decreto Distrital 190/2004 para la Distrito Capital, a un grupo poblacional que viene ganando participación en el total de la población del Distrito Capital, como son las personas mayores, al tenor de las cifras recientes que denotan un incremento sustancial en este segmento poblacional, entre otras razones por:

En Colombia, el 6.1% de los habitantes son mayores de 65 años. Se estima que para el año 2025 las personas mayores pasarán a ser 13.5 por ciento de la población total. (Dane Proyección Censo 2005)

En Bogotá, las personas mayores de 60 años son el 11% de los habitantes. En 10 años, la ciudad pasó de tener una población mayor de 506.875 personas (en el año 2005) a 902.614 (en el 2015). Dentro de 4 años serán 1.153.000 personas.

Los cambios en la pirámide poblacionales en el país y en especial en Bogotá son significativos.

El Distrito Capital está recestando este cambio sin una adecuada potenciación de sus instituciones e infraestructura social.

Las personas mayores no tienen las potencialidades físicas y psicológicas para la producción capitalista, pero son actores activos en el proceso económico en materia de consumo. Las últimas administraciones distritales no le han formulado e implementado las soluciones adecuadas a las aspiraciones y necesidades de este segmento de población, que tiene un alto porcentaje en la vida política del distrito.

A las personas mayores solo se le tiene en cuenta, por los actores políticos principalmente para:

El pagar impuestos,

Acrecentar el caudal de votos tanto para elecciones nacionales como territoriales,

Para colmar eventos y escenarios donde se requiere el aplauso de los ciudadanos, y exhortar los éxitos de la administración vigente, y

Lógicamente para diligenciar las planillas de asistencia, de cuanto contrato de capacitación y pedagogía se impulsa y se financia con recursos fiscales distritales.

Cuando la ciudadanía expresa sus aspiraciones o demandas para las personas mayores, el Gobierno Nacional o Territorial siempre habla de un monto de dinero asignado al proyecto, tantos millones de inversión, mas nunca dice a qué porcentaje de la demanda potencial espera cubrir, a que porcentaje se le va a dar la solución en el problema social.



## EL CTPD PIENSA LA CIUDAD

**Demandas Formuladas por la población de Personas Mayores:**

En la reformulación del proyecto de Acuerdo Distrital de POT próximo a presentarse ante el Honorable Concejo Capitalino, las principales demandas de las personas mayores son de:

**Infraestructura Social:**

**Universidad Pública para las Personas Mayores, Identificación, y asignación de sitio urbano sede para Hospital de Personas Mayores, con ubicación de acceso equidistante a todas las localidades.**

**Localización de Centros Geriátricos para las Localidades del Distrito. en proporción de uno por cada 200.000 habitantes, como mínimo. Santa fe y la Candelaria, pueden tener servicio de un centro. Pero Suba, Engativá y Kennedy se deben considerar el número de centros geriátricos de acuerdo a su población.**

**Espacio Público:**

**Ampliación del Espacio Público por habitante. Tenemos que mejorar los 3,5 metros cuadrados de zonas verdes por personas, debemos aproximarnos al número ideal, como es 10 metros según estándares Internacionales, sin desconocer el incremento de la población bogotana. Crear espacio público principalmente en localidades consolidadas.**

**Ampliar la oferta existente de dotación de parques y espacio público para el ocio pasivo, y mantener en buen estado físico y adecuada administración, la infractora existente en condiciones de uso y goce para las personas mayores.**

**Reconstrucción y unificación de nivel de los andenes de la ciudad para eliminar, obstáculos, desniveles, escalones y ramplas que dificulta la circulación, Adecuar espacio público para población con movilidad reducida, entre otros las personas mayores.**

**Salud Pública:**

**Se espera que objetivase los estudios y diseños en ejecución sobre la construcción de los Hospitales de tercer nivel de Usme y Bosa, localidades que albergan más de 600.000 habitantes cada una.**

**Adecuación y asignación de espacio urbano. Para la Construcción y mantenimiento en buen estado de baños públicos, para el uso de las personas mayores.**

**Seguridad Ciudadana:**

**Incremento de las Unidad de Reacción Inmediata-URI y ampliar sitios de recepción de denuncias por delitos contra las personas y su patrimonio. Ver la posibilidad de ubicar una URI en "Ciudad Lagos de Torca".**

**Sistemas de Transporte Multimodal:**

**Formular y velar para que la infraestructura y equipamientos de transporte de pasajeros público sea adecuado para personas mayores.**

**Reubicación digna y adecuada de familias con personas Mayores.**

**Residentes en sitios urbanos de alto riesgo. Por remoción en masa e inundaciones, preferiblemente en sitios de la misma localidad.**

**Proceso de aprobación y adopción del reformulado POT, por Acuerdo Distrital.**

**Para romper con el procesp historico poco deseado de establecerlo por Decreto, con el tufillo de autoritarismo por parte de la Alcaldia Mayor.**



Estas solicitudes las formulamos a nombre de las personas mayores, de los estratos o sectores populares del Distrito Capital, que sufren las carencias sociales de la desigualdad y la exclusión social. Las presentes preocupación, no son el objetivo principal de los habitantes personas mayores de altos ingresos del distrito, ya que ellos y sus familiares tienen las posibilidades para suplir el acompañamiento a las personas mayores, sin ninguna dificultad económica.

### TRANSMILENIO POR LA CARRERA SÉPTIMA: UN EMBUTIDO

Por: Rosalba Castiblanco

Presidenta de Consejo Territorial de Planeación Distrital

La troncal de Transmilenio por la séptima, proyectada desde la calle 32 hasta la 200, con 21 estaciones, taquillas externas, carril exclusivo para los buses articulados y otros para el tráfico mixto con una inversión calculada en 2,4 billones de pesos, deteriora la vida de habitantes y transeúntes, ocasiona daños ambientales, viola las normas que protegen el patrimonio público, desconoce las voces ciudadanas y no resuelve el tema de movilidad de la mejor forma.

El interés de la administración de embutir a la fuerza el Transmilenio, como sea y al costo que sea, sin notificación a la ciudadanía directamente afectada, llama a la ciudadanía bogotana a defender la territorialidad y sus símbolos, a exigir el respeto por la comunidad y por la ciudad, y a cuestionar la planificación del sistema de movilidad que invierte la relación de red de metros como columna vertebral para centrarla en la de Transmilenio.

La comunidad de la localidad de Chapinero ha expresado su insatisfacción y ha realizado diferentes manifestaciones de resistencia al proyecto, la ciudadanía bogotana ha acompañado la defensa del patrimonio, del urbanismo de la ciudad y la academia ha argumentado técnicamente las falencias del proyecto:

- La carrera séptima es un patrimonio histórico de Bogotá, *"trazada sobre un antiguo camino indígena que los españoles llamaron El Camino de la Sal de Tunja, por comunicar LA CARRERA SÉPTIMA: ENTRE EL PARQUE Y LA PLAZA primero con el pueblo de indios de Usaqué y la Villa de Zipaquirá y mucho más al norte con la actual capital de Boyacá"*.<sup>1</sup> Con por lo menos 478 años de avance y diversos desarrollos, como se observa en el plano de 1907 o se señala en el acuerdo 27 de 1911 sobre nomenclatura de calles y numeración de puertas en el barrio de Chapinero: *"La Carrera 7ª continuará asimismo con el mismo nombre, por la vía que hoy se denomina "camino arriba," indefinidamente hacia el Norte, y la numeración de las puertas siguiendo la misma de Bogotá"*.

<sup>1</sup> Instituto Distrital Patrimonio Cultural La carrera séptima: Entre el Parque y la Plaza. Publicado el 30 de enero de 2014.

- En su recorrido, según el IDU, encontramos 75 bienes de interés patrimonial. "A estos no les va a pasar nada, a algunos se les va a tocar el antejardín, pero el edificio nunca", dice la directora del IDU. Sin embargo, conforme a la publicación del diario El Tiempo de 20 de mayo 2018, el Parque Nacional, el Club del Comercio, el Museo del Chicó, entre otros, se afectarán y en este último se intervendrán no solo los muros, sino también jardines y árboles, sin que sobre el tema se haya notificado a sus vecinos/as como lo expresa Carlos Roberto Pombo, presidente de la Sociedad de Mejoras y Ornatos, Consejero Territorial de Planeación.



! NO a TransMilenio por la séptima !

Imagen tomada de: "Bacteria"

Estudios realizados por la Universidad Santo Tomás en 2007 y actualizados en 2016 plantean diversos aspectos técnicos y jurídicos que deben tener respuesta por parte de la administración:

- La carrera séptima presenta un alto flujo peatonal, especialmente en puntos como la Universidad Javeriana y otros. Con la implementación de la troncal de Transmilenio, con andenes de 2.5 metros o menos por cada costado, se imposibilitarían los sobrepasos y disminuiría la velocidad de los/las transeúntes.
- La interventoría contratada en el 2007 advierte al IDU las irregularidades que se cometerían con respecto al POT,<sup>2</sup> que señala que en ningún caso los andenes deberán tener menos de 3.5 m entre las calles 34 y 92, recomendando la necesidad de identificar los predios necesarios para resolver esta situación. El IDU se encuentra entonces frente a una disyuntiva: puede ordenar mantener los anchos actuales de los andenes e incumplir la norma POT en este particular, excepto en las salidas de las estaciones, agravando así la calidad del servicio para quienes transiten por la acera; o puede decidir ensanchar las vías peatonales incurriendo en elevados costos de compra de predios que pueden hacer inviable el proyecto.

No siendo suficiente con la incomodidad y pérdida de tiempo en la movilidad de los/las transeúntes, el Transmilenio por la séptima pone en riesgo la salud de los/las vecinas y expone a la población que habita y circula por ella a riesgos cancerígenos, enfermedades cardiovasculares y respiratorias evitables. La morfología de la vía, según especialistas, presenta las características de cañón urbano (relación entre vía angosta, densidad de edificios elevados a ambos lados y alta congestión vehicular) que facilita la contaminación producto de la alta emisión de material particulado generado por el diésel de los BTR (Buses de Tránsito Rápido), la concentración del calor y el aire circulante, pues tampoco quedaría el espacio para la franja de control ambiental que menciona el decreto 190 en el artículo 181 que, aunque no es obligatoria en el caso de vías arterias, para proteger la salud sería necesaria y esto implicaría compra de predios, elevación de costos y ruptura del tejido social.

<sup>2</sup> Artículo 180. Dimensiones mínimas de andenes y carriles (artículo 161 del Decreto 619 de 2000, modificado por el artículo 139 del Decreto 469 de 2003). El ancho mínimo de carril para los diferentes tipos de vías vehiculares del sistema vial será de 3.00 metros. Los carriles de transporte público colectivo y los carriles derechos para el tránsito de camiones serán de 3.25 metros como mínimo. El ancho mínimo de andén en las vías arterias será de 3.50 metros.



En relación con las cifras de árboles y palmas existentes entre la calle 32 y la 200, necesarias para medir el impacto y la pérdida de recursos ambientales y paisajísticos que, entre otras, de manera alarmante se presenta en el norte de la ciudad (Parque el Virrey), preocupa la variación de cifras que ha dado el IDU entre las ofrecidas en agosto del año 2017 y enero de 2018, porque se presentan inconsistencias, no coinciden, no se conoce con precisión de cuántos árboles hablamos; si son 5438 o 5012, si serán talados casi el 50% o un poco menos, tampoco sabemos qué sucederá con el Área de Reserva Forestal Distrital Sierras del Chicó, declarada mediante Acuerdo Distrital 022 de 1995, que según el *Informe de factibilidad ambiental*, de Ingetec (2016), "Al sobreponer el diseño de la vía planteado con el área de la Reserva, se presenta un traslape de área aproximada de 0,62 ha, que es necesario intervenir para la ejecución del Proyecto y también se requiere permiso distrital. Estas zonas de protección forman parte de la Estructura Ecológica Principal de la Ciudad".

- Las y los habitantes temen que la decisión de llevar los BTR por la séptima deje obras de adecuación física, demoliciones, espacios sobrantes, que conduzcan a lo que han denominado la "caraquización de la séptima", y esto implica no solo deterioro urbano, sino que también modifica el paisaje convirtiéndolo en paisajes residuales,<sup>3</sup> propiciando lamentablemente pérdida de identidad y de sentido de pertenencia de la ciudadanía en relación con el paisaje, generando percepciones de inseguridad y sensaciones de miedo que aumentarían en la o el transeúnte al enfrentarse a la largos trechos de culatas, por lo general solos, privando del goce de caminar por una de las únicas vías por las que en Bogotá hoy es posible hacerlo. Debido a todo lo anterior, la libertad de movilidad se vería restringida, en especial para mujeres, cuando han recomendado, entre otras, el fácil acceso, la iluminación para ver, ser vistas y escuchadas, la señalización para ubicarse, la visibilidad de todo el lugar sin escondites, la limpieza, etc. De otro lado, de llevarse a cabo el proyecto como se plantea, la carrera séptima desde la calle 32 a la 100 con 7859 m, de los cuales 1478 m estarán destinados a estaciones, de ser una vía emblemática pasaría a ser una barrera física que aislaría a la población.

3 Cruz Díaz, Nataly Alexandra (2015). Paisaje residual en Bogotá: análisis del deterioro urbano. Ejes de Transmilenio. Avenidas El Dorado, Fernando Mazuera, Caracas y Norte Quito Sur. En revista Ciudades, Estados y Política No. 3. Pp. 15. Disponible en [www.revistas.unal.edu.co/index.php/revcep](http://www.revistas.unal.edu.co/index.php/revcep)



- Queda la inquietud de por qué y para qué tendremos un proyecto costoso, que endeudó a la ciudad sin sustento técnico suficiente, que no quiere la ciudadanía, que no resuelve el problema de la movilidad, que deteriora el medio ambiente, afecta el patrimonio arquitectónico, pone en riesgo la salud y la calidad de vida de los/las vecinos, visitantes y transeúntes. Entonces, ¿a quiénes beneficia? ¿Será para comprar construcciones de baja altura a bajo precio, demolerlas y propiciar áreas de oportunidad que favorezcan la especulación inmobiliaria y faciliten la compra de Transmilenios? Entre tanto, la comunidad considera que existen otras opciones para resolver el tema de la movilidad bogotana, por esto se reúne, hace propuestas, se manifiesta, se moviliza, busca apoyos y caminos jurídicos para enfrentar a la Administración, que considera como eje del sistema multimodal el Transmilenio que avanza generando daños irreparables en la ciudad.

### **LAGOS DE TORCA: LA CIUDAD PARA INVERTIR, NO PARA VIVIR.**

**Por: Liliana Castañeda Morales**  
Colectivo Herencia Ambiental

Desde el inicio de su administración, Enrique Peñalosa anunció que haría un nuevo Plan de Ordenamiento Territorial para responder a las graves deficiencias en materia de suelo y vivienda que tendría la ciudad producto del crecimiento poblacional que, según el alcalde, pasará de albergar a los 8'181.047 habitantes que tiene hoy a poco más de 11 millones en 2050. Aún se desconoce el sustento técnico de la catástrofe habitacional que anuncia la administración.

La tarea de hacer un nuevo POT se asumió como prioridad en el Plan de Desarrollo y a ella se le han destinado importantes recursos en consultorías y validaciones de organismos internacionales con el fin de presentar el nuevo Plan a principios de 2017 ; sin embargo todas las fechas límite han sido incumplidas y hoy la ciudadanía sigue sin conocer la formulación del modelo de ordenamiento del territorio que regirá los próximos 12 años. Mientras la ciudad, la academia y los grandes cacahos del sector construcción e inmobiliario siguen a la expectativa, el gobierno distrital ha adelantado proyectos de infraestructura de gran escala que han desatado también enormes polémicas. Sin duda el estandarte de los proyectos urbanos que representan la visión de esta administración es Ciudad Lagos de Torca, antes llamado Plan Zonal del Norte.

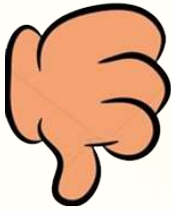
Lagos de Torca tiene un área de intervención de 1800 hectáreas, equivalentes a casi 16 veces el Parque Simón Bolívar, donde se construirían 135.000 viviendas para alojar a 350.000 personas. El borde norte de Bogotá albergaría una nueva población similar a la que hoy tiene Manizales. Este gigantesco negocio urbano de 34 planes parciales ha generado fuertes críticas en materia ambiental, urbanística y de posibles conflictos de interés por lo que a pesar de tener poco tiempo de aprobado, el Decreto que da vida jurídica al proyecto ya ha sido demandado y modificado.



Las organizaciones ambientales han denunciado en repetidas ocasiones que a pesar del manto verde que ha servido de escudo al proyecto este causaría enormes daños a la conectividad ecológica entre los Cerros Orientales, los ecosistemas del borde norte y el río Bogotá. Incluso el decreto fue demandado bajo este argumento y cuenta con un fallo de primera instancia favorable a la ciudadanía organizada confirmando lo advertido de diversas voces que señalan a la administración de dar el primer paso para destruir la Reserva Van der Hammen.

Respecto a su relación con la Reserva Forestal del Norte que hoy se encuentra en disputa la formulación de Lagos de Torca juega un papel definitivo, pues aunque su construcción no toca el área protegida de la Van der Hammen, los planos del decreto contemplan la construcción de seis troncales de Transmilenio, de las cuales cinco pasarían necesariamente por la Reserva significando el fin de la protección de un área de importancia ecológica insustituible para la región central del país.





El trasfondo de las decisiones del alcalde que contradicen abiertamente décadas de estudios científicos, debate ciudadano y decisiones judiciales es nada más y nada menos que la consideración de esta zona protegida como "potreros comunes" a las que se les debería aplicar la fórmula de "Transmilenio por todos lados por los próximos cien años". Eso y su necesidad de abrir mercados a varios de los financiadores de su campaña a través de la estructuración financiera del proyecto que ya empieza a beneficiar a grandes constructoras con suelo en el borde norte como Amarilo y Hayuelos. Estas firmas, donantes de 40 y 20 millones de pesos respectivamente a la campaña a la Alcaldía de Enrique Peñalosa, gozan desde ya de acceso a mayores derechos de edificabilidad por cuenta de su participación en el fideicomiso Lagos de Torca. El inocultable conflicto de interés y la justa oposición ciudadana son indicadores de la inconveniencia de la visión de ciudad de esta administración y de la necesidad de preparar la movilización contra el pésimo proyecto de POT que seguramente pretenderá imponernos Peñalosa.

## PROXIMAS ACTIVIDADES

### Rendición de cuentas CTPD



Junio 27 de 2018

01:30 - 06:00 Pm

Auditorio Ángela Guzmán  
SINDU-Universidad Nacional





**Consejo Territorial Planeación Distrital**



**Ctpd\_bogota**



**@ConsejoTPD**



**www.ctpdbogota.org**



**Consejo\_territorial@yahoo.com**



**(+57-1) 3358000 Ext:8636**



**CONSEJO TERRITORIAL DE  
PLANEACIÓN DISTRITAL**