

Bogotá, marzo 26 de 2009. La Administración Distrital podría dejar pasar la oportunidad histórica de proponerle a Bogotá un modelo de ciudad que le apueste claramente a su densificación más que a su extensión hacia la Sabana, advirtió el profesor Jorge Iván González, director del Centro de Investigaciones para el Desarrollo (CID) de la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad Nacional de Colombia.

Las afirmaciones del académico, quien hasta el año pasado fue director del Proyecto para realizar el Informe de Desarrollo Humano de Bogotá, fueron hechas luego que el Concejo Distrital realizara un foro técnico para analizar la conveniencia de poner en marcha el Plan Zonal del Norte.

La presidenta del Concejo, Ángela Benedetti, propuso aplazar la expedición de decreto que reglamenta esta zona de la ciudad, hasta septiembre cuando se hagan los ajustes al Plan de Ordenamiento Territorial (POT). El desarrollo urbanístico de las 2.900 hectáreas del norte de la ciudad, para algunos críticos, es una concesión demasiado generosa a reconocidos y poderosos intereses privados.

A juicio del profesor González, expandir la ciudad hacia los municipios de Cota y Chía para resolver los problemas de déficit de suelo urbano es una opción que claramente muestra una intención de expandir la ciudad y esto es incompatible con un modelo de desarrollo urbano que le apueste a la densificación de la ciudad.

### ***Retos y desafíos***

El reto de la Administración del alcalde Samuel Moreno es hacer un nuevo POT, que refleje las condiciones de una ciudad incluyente donde los pobres no tengan que recorrer toda la ciudad para ir a un hospital, donde los equipamientos estén cerca, con parques, salas de teatro, salas de cine, etc. Es fundamental caminar hacia la convivencia entre pobres y ricos; lograr que empiecen a convivir y que se genere una mayor mezcla socioeconómica en la ciudad, agrega el profesor González.

Esos grandes mensajes de renovación urbana los tiene que dar la actual Administración

Distrital y, a pesar de la insistencia en poner en marcha el Plan Zonal del Norte, tiene espacios para hacerlo; en el centro de la ciudad, por ejemplo, hay que empezar a tumbar manzanas y proponerle a las universidades, grandes proyectos urbanísticos.

Hay que repensar el ordenamiento urbano de la ciudad, es decir que no se puede aprobar el Plan Zonal del Norte, más bien se debe comenzar a construir hacia lo alto y que los pobres empiecen a vivir en lo alto. Es mejor que una familia viva en un apartamento de 60 metros cuadrados en lo alto, que en 30 metros cuadrados en el suelo.

Si esta Administración firma el Plan Zonal de Norte, renuncia a una propuesta alternativa de ciudad, puntualizó el profesor González. El Plan está en el escritorio del Alcalde ¿Será que vamos a hacer una ciudad extensa hacia el norte, con todas las implicaciones urbanísticas que eso tiene, y con todas las que tiene desde el punto de vista de segregación?

Como está el plan actual, las viviendas serán para los ricos, se construirán casas de mil millones de pesos, con la reserva natural al lado, como lo han venido haciendo los urbanizadores privados; respetan las reservas naturales, pero para que los socios del club y los dueños de las casas las disfruten.

Entonces lo que se crea es un norte de ricos, y la gran discusión es que esa parte para vivienda de interés social, que debe ser el 20 o 25 por ciento (la Administración podría negociar el 50 por ciento), la están construyendo los urbanizadores en, por ejemplo, Usme para no 'afear' el norte, eso es vergonzoso, puntualizó el profesor González.

### ***¿Metro o Tren de Cercanías?***

No es lógico que Bogotá lleve a cabo al mismo tiempo obras como el Tren de cercanías y el Metro, ya que la primera responde a una política de extensión de la ciudad mientras que la segunda implica una política pública de densificación; eso necesariamente implica que la administración de Samuel Moreno defina su propuesta de desarrollo urbanístico.

Según Jorge Iván González, si la ciudad se mueve hacia la densificación lo lógico es el sistema metro, ya que si la ciudad se amplía hacia la Sabana podría convertir a Bogotá en otra Ciudad de México, muy extensa, con mayores dificultades de transporte y gente gastando hasta tres

horas para movilizarse.

Esa advertencia la hizo el profesor González luego de que el Presidente de la República, Álvaro Uribe Vélez, ratificara el compromiso del Gobierno Nacional de apoyar la realización de estas obras, que según el mandatario beneficiarían a Bogotá y a los municipios de la Sabana.

El mandatario invitó a dejar de lado las discusiones y dudas sobre la ejecución del Tren de Cercanías, el Metro de Bogotá y las nuevas rutas de Transmilenio. “Hay que hacerlos todos. Yo creo que esas discusiones lo que hacen es gastar energía y hacer daño. ¿Qué necesitamos? Que se completen bien los estudios”, aseguró el Jefe de Estado.

Por su parte, el profesor González, recordó que, en el tema de movilidad, la administración distrital no ha logrado montar el sistema integrado de transporte, los colectivos siguen siendo manejados por fuera de las normas empresariales mínimas y la integración con Transmilenio no se ha logrado, a pesar de que todo el mundo sabe que se tienen que hacer.

Lo más urgente es avanzar hacia un sistema integrado de transporte que incluya el transporte colectivo, Transmilenio, el transporte privado, las bicicletas y los peatones, todos ayudando a la movilidad; ya que medidas como la ampliación del pico y placa -que fue tomada hace varias semanas por la administración distrital- disminuyen la congestión temporalmente, pero a la vuelta de dos años el problema aparecerá nuevamente, puntualizó el investigador.