

**POR EL DESARROLLO SOSTENIBLE DE BOGOTÁ Y LA
SABANA**
**Una aproximación crítica al Plan de Ordenamiento Territorial
(POT) ***

Por : Fernando Viviescas M.**

SINTEISIS :

Apoyándose en la conceptualización que La Conferencia de las Naciones Unidas sobre los Asentamientos Humanos (Hábitat II) hizo con respecto a la sostenibilidad del desarrollo, este artículo crea un marco de análisis para acercarse críticamente al Plan de Ordenamiento Territorial (POT) de Bogotá, con el fin de indagar sobre la manera como el mismo aboca la sostenibilidad de la Capital y de la Sabana. Luego de explicar las significaciones políticas y culturales tanto de la sostenibilidad, a nivel mundial, como de la formulación de los POTs, en el orden nacional, el análisis identifica a la segregación socio-espacial que genera y soporta la estructura urbana de Bogotá como un gran obstáculo para construir procesos de desarrollo sostenible en la Capital. Dado que el POT en lo fundamental refuerza esa tradición espacio-cultural, la reflexión se centra en mostrar la manera como cinco de los principales componentes del Plan ilustran la debilidad de la propuesta con respecto a garantizar un marco de sostenibilidad para el futuro de la Capital. Al final esboza lo que podría ser una variante para atender este requerimiento estructural contemporáneo, con base en el sistema hídrico de la Sabana, especialmente la “L” conformada por los Ríos Bogotá y Tunjuelito.

* Este artículo amplía y profundiza los planteamientos centrales de la ponencia presentada en el Seminario “**El futuro ambiental de Bogotá y la Sabana**”, organizado por el Foro Nacional Ambiental (Fundación Alejandro Angel Escobar, FESCOL y Fondo FEN Colombia), el 12 de Abril del 2000, en Bogotá.

** Arquitecto Urbanista. Master of Arts, University of Texas at Austin, USA. Profesor Emérito de la Universidad Nacional de Colombia, en la Maestría de Urbanismo de la Facultad de Artes, Bogotá.

1. INTRODUCCIÓN : LA CONSTRUCCIÓN DE UN CONTEXTO DE ANÁLISIS.

1.1. Del reconocimiento de la sostenibilidad a la formulación del POT : la constatación de un cambio político y cultural.

La preeminencia de la barbarie que nos agobia y avergüenza hace aparecer como que en Colombia la cotidianidad no es nada diferente al ámbito espacio-temporal en el cual todo se repite hasta el infinito, siguiendo un camino trazado desde tiempos inmemoriales sin transformarse en lo más mínimo. Pero no es cierto : nuestro mundo cambia.

Hasta hace muy pocos años, incluso en los recintos de la academia, era común oír a planificadores y diseñadores urbanos reaccionar de manera vehemente contra la inclusión de la problemática ambiental y de las consideraciones de género, del espacio público y de la participación ciudadana, en el contexto del planeamiento y del urbanismo argumentando, entre otras “razones”, que “esas eran cuestiones sobre las cuales (en particular, refiriéndose a las tres primeras) nadie sabía exactamente qué eran” o que “ya habían demostrado, en especial en las décadas del sesenta y el setenta (sería el caso de las prácticas participativas), lo poco o nada que podían hacer dentro de la Planeación” (y aquí venía una alusión más o menos despectiva a Turner¹).

En cambio, los años entre el siglo XX y el XXI empiezan a mostrarnos, entre muchas cosas, no sólo que el procesos de formulación del Plan de Ordenamiento Territorial (POT) de Bogotá² siguió, en sus dos distintas etapas, la dirección de dos ilustres Planificadoras sino que en la última versión, entregada al Concejo Distrital en el mes de Abril, el mismo se plantea entre sus objetivos fundamentales uno “Ambiental” (el 2o. : “[b]usca promover un modelo territorial sostenible...”) y otro “De participación ciudadana” (el 7o : “[f]omentar y cimentar una cultura urbana en los ciudadanos, consistente en promover una visión compartida sobre el futuro de la ciudad y el territorio,...”)³ y entre los sistemas constitutivos de su propuesta de estructura urbana

¹ A pesar de lo contraevidente, las citas se hacían poniendo como referencia el libro más conocido del arquitecto inglés. Véase, entre diversas ediciones : Turner, John F. C. y Fichter, Robert (Coordi.) (1976 ; original en inglés de 1972) **Libertad para construir**, Siglo XXI Editores, México.

² Que se constituye, mirado desde el punto de vista técnico, en un aporte importante a la planificación urbana nacional.

³ Véase : Alcaldía Mayor de Santa Fe de Bogotá (2000) **Plan de Ordenamiento Territorial (POT)** (Proyecto de Acuerdo de Abril ; de ahora en adelante : PAA), Departamento Administrativo de Planeación Distrital (DAPD), Bogotá. Art. 1.

incluye el de Espacio Público Construido (Art. 61 del Proyecto de Acuerdo de Abril - PAA) el cual cuenta con “política sobre su recuperación y su manejo” (Art. 107 del PAA) y configura uno de los “proyectos estructurantes para orientar la actuación urbanística” (Art. 94 del PAA).

Si, lo dicho : la sociedad colombiana está cambiando y, relevante para el caso que nos ocupa en este artículo, en esa transformación está jugando un enorme papel protagónico la Ciudad tanto por su configuración física como con su constitución cultural y política.

Ahora bien, este reconocimiento, por supuesto, no nos lleva a creer que, por estos registros, la democracia participativa, el desarrollo sostenible, el feminismo, la cultura ciudadana y la calidad de vida se hubiesen instalado ya en el lugar que les corresponde en el marco de reflexión y proposición de la Planeación (Urbana Moderna), ni a imaginar que ésta profesión hubiese vivido en Colombia el proceso de transformación que requiere para superar su profundo atraso teórico y metodológico y ubicarse de manera (al menos) acorde con los requerimientos culturales, políticos y tecnológicos de la disciplina en el mundo de este inicio de milenio.

Todo eso, como es usual en este país, se encuentra todavía demasiado lejos. Pero es indispensable resaltar lo registrado en el POT capitalino no sólo porque hace parte constitutiva del proceso que como ciudadanía se ha venido construyendo en la última década -el cual, en la forma como ha sido asumido en el ámbito institucional, tiende a alterar el conformista *modus operandi* de la planeación tradicional⁴- sino porque aquellos avances político-culturales, así como las perspectivas estratégica e integral del desarrollo, empiezan a constituir el nuevo imaginario cultural y político que la sociedad colombiana está construyendo para abocar su destino futuro haciendo parte de las sociedades contemporáneas, y por ello necesitan, para su consolidación, de un reconocimiento y una legitimación que sólo se logran mediante su agitación en el debate y en el espacio públicos.

Es decir, como conjunto configuran, sin ninguna duda, una enorme superación epistemológica y política aunque su asimilación y vigencia apenas comienzan el camino en el complejo ámbito de la vida urbana contemporánea y en el del conocimiento y el diseño, control y seguimiento de sus aplicaciones.

Por ello es lícito pensar que la drástica reacción que mostraban aquellos urbanistas - contra la intención de ampliar, con la inclusión de aquellas temáticas, el cuerpo teórico y referencial de la formación de los especialistas en el espacio de la ciudad⁵- no se

⁴ Hacia ese punto confluyen : la redacción de la Constitución Política de 1991, la conformación del Sistema Nacional de Planeación Participativa, la formulación de la Política Urbana “Ciudades y Ciudadanía” de 1995 y la Expedición de la Ley de Desarrollo Territorial, No. 388 de 1997.

⁵ Para ellos, apenas, “presuntuosas teorías abstractas y generales cuya especulación no puede reemplazar ni desplazar el laborioso y sistemático trabajo que busca solucionar los problemas concretos de la ciudad en el planeamiento”.

generaba únicamente en la preeminencia del machismo y del provincianismo que hasta ahora ha caracterizado a la práctica tradicional de la planeación en Colombia sino que provenía, también, de la enorme complejidad que plantean : la problemática ambiental al desarrollo⁶ y la sostenibilidad a la planeación urbana.

1.2. La sostenibilidad : el reconocimiento de la Ciudad y la complejización del urbanismo.

En efecto, en lo que toca con la temática desde la cual nos vamos a asomar críticamente al POT, un historiador tan importante como Peter Hall comparaba, a mediados de la década pasada, la investigación sobre el Desarrollo Urbano Sostenible en los primeros años noventa con la búsqueda del Santo Grial, e iniciaba con eso una sustanciosa aunque corta descripción de la gran dificultad que tanto para el campo académico como para el social implicó la introducción de esas categorías en la discusión y la indagación de la Planeación en Estados Unidos y Europa. El problema, argumentaba él con toda razón, no podía ser reducido a citar de memoria la definición que presentó el Reporte Brundtland (1987) sin saber exactamente lo que significaba, sino en cómo conseguir llevarlo a la práctica y ubicarlo dentro del marco de las decisiones en los contextos urbanos cotidianos⁷.

Aunque la pregunta -sobre cómo atender la satisfacción de las necesidades que los hombres y mujeres de hoy experimentan sin comprometer las posibilidades de que los futuros puedan ejercer el derecho al disfrute que tienen sobre los recursos de la tierra, y garantizar de esa manera que la vida humana pueda continuar- sigue vigente, la sostenibilidad del desarrollo urbano para el mundo venidero hace mucho rato dejó de ser “un valioso reinvento de la rueda” (que, apenas, dividía a los expertos y académicos a los cuales se refería el autor británico) para empezar a convertirse en la pregunta fundamental que cada vez ocupa más espacio y gana en jerarquía en las agendas políticas y económicas del mundo. Ya alcanzó el ámbito de las cumbres mundiales : en Estambul (Turquía) los Jefes de Estado y de Gobierno y las delegaciones oficiales de casi todos los países del mundo, que se reunieron en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Asentamientos Humanos celebrada entre el 3 y el 14 de Junio de 1996 (allí estuvo Colombia representada), aprovecharon la oportunidad para hacer suyos “los objetivos universales de garantizar una vivienda adecuada para todos y de lograr que los

⁶ Para decirlo con palabras de un pensador contemporáneo -consciente de que esta problemática filosófico-política no se puede desarrollar en el contexto de este artículo, pero seguro de que la planeación no puede evitar llegar a plantearse en la compleja encrucijada a la cual se ve abocada en la presencia de un mundo en urbanización : “[e]l problema del desarrollo choca de lleno con el problema cultural/civilizador y el problema ecológico”. Cfr. : Morin, Edgar y Kern, Anne Brigitte (1993) **Tierra Patria**, Editorial Kairós, Barcelona, España. Pp.82

⁷ “-it was not at all clear how this mapped into actual everyday decisions in everyday urban contexts.” Cfr. : Hall, Peter (1998 Updated edition) **Cities of tomorrow** An Intellectual History of Urban Planning and Design in Twentieth Century (The search for Sustainability) Blackwell Publishers. Pp. 412-415.

asentamientos humanos sean más seguros, salubres, habitables, equitativos, **sostenibles** y productivos.”⁸

De esta manera se le dio estatuto oficial mundial a la búsqueda por la calidad del medio ambiente urbano y se reconoció el papel determinante de las ciudades en la formulación y construcción del desarrollo sostenible. Se urbanizó lo que tanto la filosofía y las ciencias sociales como los ámbitos políticos más cercanos a la sociedad civil han estado demandando de manera general desde hace décadas : el desarrollo sostenible centrado en el bienestar de la humanidad presente y futura.⁹ La Reunión del HABITAT instituyó así un importante avance con respecto a la Cumbre de la Tierra (de Río de Janeiro, en 1992) porque en Estambul se empezó a asimilar el cambio de sentido que ha venido adquiriendo la cuestión ambiental hacia el futuro por la presencia determinante de las ciudades como forma definitiva de asentamiento de la humanidad.

Al urbanizarlo la Organización de las Naciones Unidas lo complejizaron, es decir, lo completaron como horizonte referencial para la humanidad hacia el futuro. Está expresado explícitamente, en el Art.4 del Preámbulo del Programa de Hábitat, uno de los que más discusión suscitó con respecto a su redacción durante la Conferencia : “...el desarrollo sostenible de los asentamientos humanos combina el desarrollo económico, el desarrollo social y la protección del medio ambiente, respetando plenamente todos los derechos humanos y las libertades fundamentales, inclusive el derecho al desarrollo, y ofrece los medios para lograr un mundo más estable y pacífico, fundado en una visión ética y espiritual. La democracia, el respeto de los derechos humanos, la transparencia, la representatividad y la rendición de cuentas en la gestión pública y la administración en todos los sectores de la sociedad, así como la participación efectiva de la sociedad civil, son pilares indispensables para el logro del desarrollo sostenible...”

Ahora bien, puesto de esta manera, este concepto complejiza igualmente -incluso empieza a indicar una revolución epistemológica- a las disciplinas del urbanismo y del planeamiento¹⁰.

⁸ Véase el Art. 1 de la **Declaración de Estambul sobre los Asentamientos Humanos**. Resaltado mío.

⁹ “...The primary objective of our efforts must be to protect human life and human options. Every environmental measure must be tested against that yardstick : to what extent it adds to the human welfare of the majority of the world’s population. In other words, we must opt for sustainable human development. And we must begin to recognise that the most endangered species in many places on our planet are the people. Cfr. : Pronk, Jan and Haq, Mahbulul (Co-Chairmen) (1992) **Sustainable Development** From concept to action, The Hague Report, Dutch Ministry of Development Cooperation, UNDP and UNCED (March). Pp12.

¹⁰ Que ya cuentan con su propia crisis : “...crisis del planeamiento, en una doble dimensión : como quiebra de los fundamentos epistemológicos de la disciplina ; pero también como crisis de la cultura del Plan entendido como expresión holística y única del interés público.” Pero crisis, también, de la ciudad : “tan profunda como la experimentada en la fase de surgimiento de las economías industriales, ya que afecta al fundamento de las ideas de urbanidad, espacio público y relación entre ciudad y

Y no sólo en el sentido de que ya no agotan su horizonte de actuación en el plano meramente técnico o tecnológico -aislado, sectorial, parcial- y deben adentrarse en el terreno de las consideraciones culturales y políticas, y de las filosóficas y éticas (el desarrollo sostenible "...ofrece los medios para lograr un mundo más estable y pacífico, fundado en una visión ética y espiritual..."), como marco para la formulación de sus objetivos y la creación y aplicación de herramientas y metodologías de discernimiento y de diseño. Sino -particularmente a fondo en casos como el colombiano- en el sentido de su relación orgánica y temporal con el devenir de la ciudad y de la significación que alcanza hacia el futuro como recurso cognitivo y técnico de la ciudadanía para garantizar la permanencia, diríamos, la sostenibilidad de la existencia digna, individual y colectiva, y por ello, como integrante de la vida ciudadana y de la cultura citadina.

En efecto, a partir de la dilucidación de la complejidad de asumir el "mundo en proceso de urbanización"¹¹ en términos de sostenibilidad :

1.2.1. El objetivo fundamental del planeamiento y de la práctica planificadora ya no puede supeditar la calidad de la existencia individual y colectiva, presente y futura -la cualificación del medio ambiente construido y de las relaciones con el natural-, al mero rendimiento económico y al funcionamiento mecánico e instrumental de la ciudad ;

1.2.2. De la misma manera que -dada la enorme articulación y determinación que ejercen la cuestión ambiental y la ecológica con y sobre todos los demás componentes del devenir social- en el despliegue de la proyectación y la prospectiva, deberá adoptar el doble horizonte del largo plazo y del tratamiento integral de las distintas problemáticas, con lo cual será indispensable articular el diseño y la propuesta de las diversas instancias planificadoras a la formulación de proyectos de sociedad, para incluir la ciudad y/o la región particular ;

territorio"... "Como consecuencia de ambas situaciones surge la necesidad de refundar la legitimidad teórica de la disciplina y la legitimidad social del planeamiento desde nuevas hipótesis..." Ezquiaga, José María (1998) "¿Cambio de estilo o cambio de paradigma ?" en **URBAN** No.2 (Revista del Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio), Escuela Superior de Arquitectura, Universidad Politécnica de Madrid, España. Pp.8. Véase, también : Koolhaas, Rem (1996) "¿Qué fue del urbanismo ?" en **Revista de Occidente** No. 185 (Octubre), Madrid, España.Pp.5-10.

¹¹ "Las últimas décadas han traído cambios enormes en los asentamientos humanos -ciudades, centros urbanos más pequeños y pueblos. Éstos incluyen nuevas formas de ciudades y de áreas metropolitanas, algunas de tamaños sin precedentes. La población promedio de las 100 ciudades más grandes del mundo era de más de 5 millones en 1990, comparados con 2.1 millones en 1950 y menos de 200.000 en 1800. Estas décadas han traído un mundo mucho más urbanizado, con una mayor proporción de la población en grandes ciudades y áreas metropolitanas. A nivel mundial, poco después del año 2000 habrá más habitantes urbanos que rurales..." Cfr. Centro de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos (1996) **Un mundo en proceso de Urbanización** Informe mundial sobre los Asentamientos humanos 1996, TM Editores, IINURBE, FONDO NACIONAL DEL AHORRO, Bogotá. Tomo I, Pp. 24.

1.2.3. Con lo cual, en tercera instancia, se hace inevitable, tanto en términos culturales y políticos como en los metodológicos abocar la interactuación con el conjunto de la población en ámbitos de participación, como el *modus operandi* de su desenvolvimiento interpretativo, analítico, creativo y práctico¹² ;

1.2.4. De todo lo cual resulta el imperativo más radical : la asunción de la perspectiva inclusiva en su fundamentación teleológica, es decir, la superación -por y desde su funcionamiento como disciplina y actuación profesional- de cualquier posibilidad de exclusión, económica, política, cultural, étnica, de género o etárea.

De acuerdo con lo discutido en la antigua capital turca, se debe tener presente que, en realidad, la urbanización del orbe -el que la mayoría de los hombres y mujeres, más de 3.000 millones al comenzar el siglo XXI, vayan a vivir de ahora en adelante en ciudades- significa un replanteamiento trascendental de las relaciones que ellos y ellas establecen con el conocimiento y consideración de la naturaleza y del medio construido, pero también de las que instauran entre sí, de las que han creado para regir las formas de expresión (política, artística, cultural), las de producción y distribución y las del ejercicio del poder. Ahora se trata de pensar en el futuro pero referenciando el mundo presente, en el entendido de que esas relaciones venideras son determinadas por el accionar actual, se construyen desde ahora mismo : “[l]os problemas del medio ambiente no son problemas del entorno, sino (en su génesis y en sus consecuencias) problemas sociales, problemas del ser humano, de su historia, de sus condiciones de vida, de su referencia al mundo y a su realidad, de su ordenamiento económico cultural y político.”¹³

Se ha ampliado y profundizado el contexto en el cual hay que considerar cualquier formulación con respecto a la ciudad contemporánea. Ese es el marco en el cual ha de examinarse el despliegue que ha tenido el cumplimiento de la Ley 388 de 1997, en términos nacionales, y, en particular, lo referido al Plan de Ordenamiento Territorial que se ha presentado a consideración del Concejo Distrital.

2. LA UBICACIÓN DEL POT EN EL CONTEXTO NACIONAL.

¹² “El desarrollo sostenible de los asentamientos humanos...[t]ambién requiere una administración pública local con capacidad de respuesta, transparente y responsable. La participación cívica y el gobierno responsable necesitan del fortalecimiento de distintos mecanismos de participación, como el acceso a la justicia y la planeación comunitaria de las intervenciones, que garanticen que el parecer de todas las personas se tenga en cuenta a la hora de determinar los problemas y prioridades, fijar las metas, ejercer derechos, determinar las normas aplicables a los servicios, movilizar los recursos y adoptar políticas y ejecutar programas y proyectos.” Cfr. : Artículo 181. **Programa de Hábitat**-Capítulo IV. Plan de acción mundial : Estrategias para la aplicación.

¹³ Véase : Beck, Ulrich (1998 ; original en alemán de 1986) **La sociedad del Riesgo** Hacia una nueva modernidad, Ediciones Paidós, Barcelona, España. Pp. 90.

2.1. El significado político y cultural del proceso de los POT :y sus demandas a la Planeación.

En este contexto, el marco de referencia con respecto a la sostenibilidad del desarrollo ya no puede estar circunscrito, únicamente, a la problemática de garantizar el derecho del acceso de la población futura a los recursos naturales que tiene el orbe. Eso tendrá que estar cubierto, pero no puede serlo en términos abstractos.

Por la presencia definitiva -y por tanto condicionante de la vida humana- de las ciudades, el problema tiene que complejizarse en la auscultación y discusión sobre cómo esas ciudades permiten y enriquecen (o no) la existencia de los hombres y las mujeres y en la consideración y el examen de las formas que en ellas y desde ellas han de tomar los relacionamientos de los seres humanos entre ellos y de ellos con los ámbitos distintos del vivir individual y de la convivencia colectiva. Con la naturaleza, claro, pero también con los contextos del conocimiento : ciencia, arte, creatividad e imaginación; con los de la expresión : política y cultural ; de la producción y distribución económicas; del gobierno, planeación y administración de las urbes y sus entornos.

Así, el extraordinario esfuerzo político y cultural que representa el poner en marcha el cumplimiento de la Ley 388 de 1997 (de Ordenamiento Territorial) está enmarcado en Colombia por la elucidación creciente por parte de la ciudadanía (en consonancia con lo más lúcido de la cultura política contemporánea mundial¹⁴) de lo inaplazable de la refundación de la ciudad y de la asunción de sus parámetros culturales y políticos como referentes determinantes de nuestra apuesta societal, para asegurarnos de ese modo nuestra afirmación como nación en el contexto de la civilización contemporánea.

En ese sentido el POT se constituye, en todas las ciudades, en la posibilidad de inaugurar un soporte fundamental de nuestra re-institución como sociedad y en el aporte esencial para que las generaciones futuras no tengan que partir de cero en la constitución de su contrato social en términos de democracia, de equidad, de justicia y de relación positiva con la naturaleza. La base de nuestra sostenibilidad.

En este marco, el proceso que ha llevado a la formulación de los distintos POT sería la respuesta institucional-formal a los avances que ha hecho la ciudadanía colombiana en la búsqueda de una redefinición de las relaciones de los ciudadanos con la ciudad (y con la sociedad en general) y, en la consolidación y profundización de sus presupuestos participatorios, se constituiría en la fundación de un nuevo concepto del ejercicio de la ciudadanía en el cual se requiere potenciar, extender y dinamizar el

¹⁴ Entre la infinidad de referencias que se podrían sugerir, véanse : Roncayolo, Marcel et Paquot, Thierry (Edit.) (1992) **Villes & Civilisation Urbaine XVIIIe-Xxe siècle**, Larousse, Paris, Francia y Donald, James (1999) **Imagining the modern city**, University of Minnesota Press, Minneapolis, USA.

conocimiento de los hombres y mujeres sobre las lógicas internas y sobre los marcos de gobierno, de administración y de control de la urbe.

En estas condiciones los procesos culturales y políticos de conformación y de sanción del POT le presentarían a las disciplinas del Planeamiento y del Urbanismo dos demandas esenciales :

De un lado, tanto ellas como la planeación urbana y la regional tendrían que integrarse a las dinámicas de participación ciudadana, reconociéndolas, más allá de su entidad en tanto que conquista social y política -esto es, extensión y profundización de la Democracia- como una herramienta técnica de planificación. El urbanismo tendría que asimilarse como una disciplina que en esa interrelación con la ciudadanía, por una parte, cualifica ese proceso de conocimiento, esto es, hace potente a la participación ciudadana, la hace ilustrada y, del otro, *ipso facto*, por la asimilación de la crítica y la confrontación, resulta fortalecida y cualificada en sus componentes epistemológicos y procedimentales.

Del otro, ante la nueva concepción de requerimientos que desataría su interacción crítica e ilustradora con la población, tendría que desarrollar sus componentes procedimentales y afinar sus estatutos epistemológicos para contribuir a crear las condiciones para que la gente pueda formular(se), con ella, horizontes de futuro, estratégicos y sostenibles para el destino de sus ciudades, superando la limitada y dudosa práctica actual (que la ha acompañado hasta este tercer milenio) de dedicarse en lo fundamental a despachar consultas y a prestar asesorías (casi siempre al estamento político y al inmobiliario) para idear forma de “arreglar” lo que la ausencia de un planeación moderna en términos profesionales y éticos ha creado en el pobre urbanismo de nuestras ciudades actuales.

2.2. El aporte técnico del POT de Bogotá, un fundamento para la sostenibilidad.

Aunque con limitaciones frente a la escala que aquellas demandas han venido adquiriendo y a las dimensiones que en el orden mundial ha tomado la problemática de la sostenibilidad, como veremos más adelante, es fundamental reconocer que el Departamento Administrativo de Planeación Distrital (DAPD) ha hecho un aporte significativo a la introducción de la problemática del desarrollo sostenible de Bogotá y la Sabana en el ejercicio profesional que nos entrega en el POT.

Especialmente el Volumen del Documento Técnico de Soporte (DTS) dota a Bogotá, a su ciudadanía, de una visión bien elaborada de los componentes de la ciudad actual y de una mirada crítica sobre sus principales problemáticas. En el Volumen del articulado, en el Proyecto de Acuerdo (PAA), se aproxima una oferta solvente de lo que técnicamente se podría hacer para mejorar la situación que presenta la Capital. En el conjunto es un trabajo serio y responsable que denota un enorme compromiso con la disciplina y con la ciudad. Un documentado, juicioso y sistematizado intento de aplicación -a los problemas ambientales, sociales, económicos y culturales, que

aquejan a Bogotá en este cambio de siglo- de políticas, acciones, programas y proyectos, procedimientos y correctivos que descubiertos por (y a veces probados en) el desarrollo y ejercicio de la planeación en otros ámbitos y países, luego de un examen juicioso, creativo y sistemático del equipo de planificadores, han mostrado que tienen posibilidades de funcionar en nuestro medio.

Este trabajo investigativo, analítico y propositivo es de una importancia enorme. En efecto, el desarrollo sostenible, tal como lo hemos asumido en estas páginas tiene una implicación fundamental : asume que la ciudad no es evidente. Es decir : ni sus potencialidades ni sus debilidades ; ni las lógicas internas que guían el devenir de sus procesos constitutivos ni los procesos que se van generando en su interior y que constituyen los soportes de su funcionamiento ; ni la compleja interrelación de movimientos que producen sus encantos culturales y debilidades funcionales, nada de esto aparece nítido a los ojos de quienes la construimos y disfrutamos si no le aplicamos los procedimientos de análisis y de auscultación que nos deparan las disciplinas de la ciencia, del arte y de la cultura.

Tanto el deseo de la sostenibilidad como, su correlato, el requerimiento de la participación ciudadana tienen sentido porque en su formulación se reconoce que la ciudad es una creación humana, esto es, una construcción socio-histórica y que por tanto es resultado exclusivo del despliegue de la imaginación y la actividad de los hombres y las mujeres. Por ello, el acercamiento a cualquiera de sus componentes, y a cualquiera de sus manifestaciones, y la pretensión de transformarlos, es decir, de recrearlos, tiene que pasar por el campo de la interpretación, del pensamiento, de la reflexión, de la discusión : de su conocimiento individual y colectivo.

El sesudo trabajo que presenta a discusión el DAPD -tanto en sus visiones amplias (por ejemplo, su pretensión de integrar la visión ambiental al planeamiento de la urbe¹⁵) como en la minucia, el detalle (a veces excesivo) con el que se pretende entregar soluciones a casos particulares¹⁶- está demostrando que el equipo ha asumido

¹⁵ “El punto de partida estructural del POT es una política de sostenibilidad, que garantice en el largo plazo un equilibrio entre la estructura ecológica y la estructura urbana condicionada por las exigencias del desarrollo futuro y por la visión compartida que se tenga de él.” Cfr. : Alcaldía Mayor de Santa Fe de Bogotá (2000) **Plan de Ordenamiento Territorial -POT-** (Documento Técnico de Soporte de Abril ; de ahora en adelante : DTS), Departamento Administrativo de Planeación Distrital -DAPD-, Bogotá. Pp.170. Aunque -por lo complejo de las relaciones entre la construcción de la ciudad y la conservación de la naturaleza, como lo puede demostrar un análisis que no es posible desarrollar en estas páginas- el alcance de ése “equilibrio” es poco menos que ilusorio, lo que se quiere resaltar aquí es la importancia que adquiere la temática en el contexto estructural del Plan : la “Política para la sostenibilidad del desarrollo ambiental y económico” aparece como componente fundamental de los “Determinantes del Modelo de Ordenamiento” -véase el Capítulo V del DTS, Pp.160 y ss- y su OBJETIVO AMBIENTAL se propone “[p]romover un modelo territorial sostenible y el mejor aprovechamiento y manejo adecuado de los recursos naturales,…” (DTS ;166)

¹⁶ “En áreas residenciales se permitirá el cerramiento de antejardines siempre y cuando éste se contemple en las respectivas fichas normativas y cumpla con las siguientes condiciones : 90% de transparencia, 1.20 mts. de altura máxima y un zócalo hasta de 0.40 cms. (sic)”. Cfr. : PAA, numeral 13 de Artículo 246: Normas aplicables a los antejardines. Pp.158.

que todo en la ciudad se debe pensar, se debe auscultar, y que a ello pueden contribuir en gran parte las disciplinas del urbanismo, el planeamiento y la planeación. De esa manera, no sólo le ha entregado un potente documento a la ciudadanía para que ella pueda hacer tanto el ejercicio de criticar lo que la constituye actualmente como el de imaginar la manera en que la puede (la debe) construir hacia el futuro sino que, además, expone a la reflexión y al debate un producto de gran factura técnica en su composición, en su constitución y en sus propuestas para que la deliberación pueda, así, partir de una base de discernimiento de gran calidad.

Esto constituye un avance cultural y político fundamental porque significa el reconocimiento, por parte de los técnicos, de la existencia de una nueva forma y de ámbitos distintos de relacionamiento de la Planeación con la población. Como es evidente, el desarrollo de nuestras ciudades aparece insostenible, en gran medida, porque hasta ahora ha estado mediado por la acción de una Planeación Urbana arrogante y, por ello, clasista : articulada acríticamente a los intereses de los sectores dominantes de la ciudad y (especialmente por la preeminencia de esa actitud) a una concepción depredadora en las relaciones con la naturaleza.

Lo hasta aquí dicho, para enmarcar un obligado reconocimiento a lo hecho por el Departamento Administrativo de Planeación Distrital (DAPD) y, al mismo tiempo - para seguir en el contexto de la asunción de la complejidad en este aporte crítico-, para señalar sus limitaciones en el momento en el que hay que mirar su ejercicio de planeación, su POT, a la luz exigente de la sostenibilidad, especialmente si nos mantenemos dentro de los parámetros señalados por las Naciones Unidas.

3. LA SEGREGACIÓN SOCIO-ESPACIAL CONTRA LA SOSTENIBILIDAD : LAS DEBILIDADES DEL POT.

Una vez hecho el reconocimiento a la contribución que el POT -en y por su formulación- hace a la planeación de Bogotá y la Sabana, es necesario, inmediatamente, examinarlo desde el contexto cultural y político creado por la sostenibilidad para darle su verdadera dimensión. En este punto, aun cuando puede parecer obvia, es conveniente hacer una advertencia : en lo que sigue (en realidad, también en lo escrito hasta ahora) como en todo lo relacionado con la Ciudad, se está discutiendo de Política, esto es, de concepciones diversas sobre cómo se debe construir la urbe y sobre las formas que han de tomar las instituciones que la hacen marchar¹⁷.

¹⁷ “Entiendo por política la actividad colectiva, reflexiva y lúcida, que surge desde el momento en que se plantea la cuestión de la validez de derecho de las instituciones. ¿Son justas nuestras leyes? ¿Es justa nuestra Constitución? ¿Es buena? Pero, ¿buena en qué sentido? Precisamente a través de estas preguntas interminables se constituye el objeto de la verdadera política, por lo que ésta presupone la puesta en cuestión de las instituciones existentes -aunque sólo sea para confirmarlas total o parcialmente.” Cfr. :Castoriadis, Cornelius (1998 ; Original en francés de 1996) **El Ascenso de la insignificancia**, Ediciones Cátedra, Madrid, España. Pp.119.

En esa perspectiva, es claro que ya no sólo el Documento sino todo el proceso en el cual está enmarcado, y por el cual debiera estar determinado, hace parte de un movimiento crítico que sobrepasa en el tiempo y en la dimensión programática el marco meramente profesional y técnico del Plan y de su producción. Integralmente, el POT pertenece a una dinámica de crítica cultural y social emprendida desde hace algunos años por la sociedad civil del país la cual ha ubicado ahora su centro en la formulación de proyectos de ciudad y, por esa vía, de proyectos de sociedad para salir del pantanero de violencia que nos agobia y avergüenza.

Allí mismo, como hemos visto, constituye un avance técnico, pero su dinámica crítica ha de profundizarse y extenderse hasta articularse con las de otros ámbitos y campos del devenir social, que lo condicionan, sin la transformación de los cuales los esfuerzos individuales o sectoriales tienden a hacerse nugatorios.

Dados los contextos sociales y culturales creados por la incidencia de la sostenibilidad en la discusión del desarrollo, así como la creciente legitimidad de la participación ciudadana en la misma y los rumbos que ha venido tomando la reflexión del urbanismo a nivel mundial, La Planeación Urbana en Colombia, como disciplina y como profesión, no puede continuar (supuestamente) ajena a los movimientos del contexto político del país, encerrada en una alegada neutralidad técnica que la pondría por encima de los avatares nacionales. Por el contrario, tiene que integrarse a (y contribuir a la dinamización de la crítica al interior de) los procesos de modernización, esto es, también de democratización de los contextos político, cultural, educativo y científico del país¹⁸, para contribuir a la superación teórica y metodológica de las conceptualizaciones, modelos y procedimientos que, entre otras cosas, han hundido a la ciudad colombiana en la situación crítica de segregación socio-espacial, de insostenibilidad ambiental y, en consecuencia, de incompetencia económica que la caracterizan en este cambio de siglo.

Cierto : el desarrollo sostenible no lo puede (ni lo tiene que) garantizar sólo la Planeación, pero ello no la exime de la enorme responsabilidad cultural, intelectual y política¹⁹ que le cabe -particularmente para el caso que nos ocupa : la búsqueda de la

¹⁸ No es concebible una Planeación Participativa moderna y eficiente -en consecuencia, tampoco se puede lograr un desarrollo urbano sostenible- en un país en el cual la investigación científica continúe excluida de los soportes estructurantes del proyecto de sociedad, o en el cual la cultura urbana no avance a ponerse a tono con las exigencias de la vida citadina o en el cual las formas educativas no se transforman para cubrir como una *paideia* contemporánea a toda la población.

¹⁹ "...It is planners, and local planners in particular, who must make room for active citizen participation in deliberations, allow for difference in the construction of the built environment, and cooperate with local groups and communities for increasing their access to local power... The new planning is more entrepreneurial, more daring, less codified. It is participatory, concerned with projects more than with whole system of relations of the city ; it seeks to forge limited consensus through negotiated and mediated settlements among contesting parties ; it is provider of strategic information to all participants in the planning process. Planning in these terms moves ever closer to the surface of

sostenibilidad del desarrollo de Bogotá y la Sabana- en la conformación, consolidación y potenciación de una cultura ciudadana que contenga una fuerte componente de conocimiento de la complejidad ambiental que presenta la ciudad colombiana y en la construcción de un marco serio y solvente de crítica técnica y política a la planeación que ha informado la construcción de la pobre urbe que nos legó el siglo pasado.

En este marco, deseo señalar algunos aspectos en los cuales quienes han estado al mando de la elaboración del POT deben profundizar, para no sólo superar falencias grandísimas que están a la base del pobre continente urbano que se ofrece al devenir de nuestros ciudadanos y ciudadanas²⁰ sino, por ese camino, para contribuir a generar la configuración de contextos y la activación de procesos que lleven a crear bases más fuertes al desarrollo sostenible del que estamos hablando.

Las limitaciones que en esos contextos presenta el Plan obedecen, al parecer, a la falta de una profundización de la crítica a las articulaciones que tradicionalmente han signado las relaciones de la Planeación con la política, y con la gente en general, y a la persistencia de un exceso de confianza en la componente técnica de la planeación.

Como se verá, no me refiero a cuestiones accidentales o accesorias o marginales. Creo que son aspectos determinantes, verdaderamente, de la posibilidad de la existencia individual y colectiva : de la misma sostenibilidad de la Capital hacia el futuro.

3.1. Las piezas urbanas y el mantenimiento de la segregación socio-espacial.

politics as a mediating hand within society as a whole.” Cfr. : Douglass, Mike y Friedmann, John (Ed.) (1998) **Cities for citizens**, John Wiley & Sons, England. Pp. 3.

²⁰ Caracterizado, según el detallado estudio que ha venido realizando el mismo DAPD en el Documento Técnico de Soporte, por una Estructura urbana desequilibrada, Atrasos en la construcción de los sistemas generales, Dificultad en la construcción de lo público, Crecimiento urbano con graves deficiencias, Transformación no planificada de la ciudad, Instrumento de planeación incompleto, etc., para mencionar apenas los títulos -¿conclusiones?- de los distintos apartes en los cuales se ha tenido que dividir la mirada que pretende dimensionar el tamaño y la escala de los problemas que presenta al ciudad en este inicio del Tercer Milenio y que, una vez se les hace un zoom, puede presentar detalles de esta magnitud : “[e]l total aproximado de hectáreas brutas que ocupan esos asentamientos (1.433 de origen clandestino o ‘desarrollos’) es de 6.681, que comparada con el área total del perímetro definido por el Acuerdo 6 de 1990 (28.153), equivalen al 23.7% y si se comparan con el nuevo perímetro propuesto por el POT (35.232) equivalen al 18.4%... Por otra parte, el total acumulado de lotes en la ciudad, ofrecido por los promotores piratas, es de 375.000 unidades y la población se calcula en cerca de 1’400.000 habitantes ; cifra que comparada con las proyecciones de población realizadas por el POT para 1999 (6’322.702 habitantes) corresponden al 22.1%.” DTS ; Cfr. : Pp.141. Es muy importante el estudio de todo este documento. Acá se refieren especialmente los capítulos III y IV : Pp. 69 y ss.

En primer lugar, es muy difícil seguir el Plan sin una sensación de que el mismo ha sancionado positivamente -es decir que ha aceptado- la forma segregada como se ha estructurado la ciudad.²¹ Es muy complicado, ya que “[e]l Modelo Territorial propone para el área urbana una estructura constituida por piezas urbanas y sistemas generales” (Art.61 del PAA) y aquellas “...constituyen la base de las intervenciones en la estructura urbana propuesta por el POT” (DTS ; 293).

Para el lector atento es tanto más complicado entender esta escogencia del predominio de las “Piezas” por cuanto el mismo DTS muestra cómo ellas son resultado, conceptual y práctico, de la manera tradicional de planificar predominante en la ciudad, particularmente de la formas que se adoptaron en los últimos veinte años : “[l]a propuesta básica del modelo urbano vigente desde 1979 (Acuerdo 7), fortalecido en 1990 (Acuerdo 6) fue ordenar la ciudad a partir de tres piezas, en las cuales se podrían desarrollar las actuaciones urbanísticas” (DTS ;153). Y, por otro lado, el mismo documento no sólo ha señalado antes las limitaciones de ese esquema de planificación²² sino que ha afirmado que la “[l]a expresión más clara de ese proceso (el de la pérdida de terreno de lo público en las reflexiones y esfuerzos de las administraciones) se reflejó en la pérdida de la calidad de la estructura urbana y en el atraso de los sistemas generales como el transporte, las vías y el equipamiento, que quedaron rezagados con relación al crecimiento de la ciudad, así como en el escaso desarrollo de las políticas territoriales, ambientales y urbanas.” (DTS ;146).

El mismo marco crítico que presenta el DTS con respecto a la forma de Planeación predominante hasta hora -incluidos sus resultados- muestra claramente que no se trata de equivocaciones simples o errores meramente técnicos sino de estructuras políticas, económicas y “culturales” que están -según ese análisis- directamente articuladas, en términos de responsabilidad histórica, al tipo de ciudad que ahora es la Capital colombiana. Con el acervo investigativo que presenta el estudio desarrollado por el DAPD para la elaboración del POT queda claro que todo ello es el resultado más genuino y necesario de la aplicación consciente, sistemática y constante de una

²¹ Pienso que no se debe solamente a la debilidad de la componente educativa (de cultura urbana o, mejor, de *paideia*) en la constitución general del Plan y, en particular, en las distintas propuestas que se hacen en cada caso, y que, por ejemplo, deja muy poco ilustrativo el campo de las definiciones conceptuales de la infinidad de elementos que plantea el texto : casi siempre se trata de un simple descripción de los componentes de aquello que se pretende definir.

²² El DTS le dedica todo un numeral (el 3 : “Instrumento de planeación incompleto”) de su Capítulo IV : “Limitaciones en la planeación actual” a criticar “el modelo urbano promovido y compartido por el Acuerdo 7 de 1979 y el Acuerdo 6 de 1990” : “[l]a limitación básica de esta noción de la planeación y del desarrollo urbano, reside fundamentalmente en que se cambió la visión prospectiva de la ciudad, por una visión parcial del predio y de la actuación particular... En este sentido, los problemas del medio ambiente, la integración regional, las funciones metropolitanas, la productividad urbana, la inclusión social, la convivencia ciudadana, para citar algunos temas, escapan naturalmente a la problemática particular que se le plantea a los procesos de la urbanización y edificación.” (DTS ; 146, en particular la 152).

determinada concepción de lo que la ciudad representa para el modelo económico y político prevaleciente en Colombia

Ahora bien, ese esfuerzo analítico que presenta el Documento, ha debido llevar a profundizar la crítica, de un lado, de los elementos que constituyen esa forma de concebir y de ejercitar la administración de la urbe -que llevan a la profunda sectorización del suelo urbano hasta configurar “piezas urbanas” tan netamente diferenciadas que, como en Bogotá, sustentan, refuerzan y retroalimentan constantemente la tendencia y la actitud segregante y discriminatoria que domina los imaginarios económicos y sociales- y, de otro, tanto de las maneras como aquellos elementos se interrelacionan entre sí, y con las estructuras de poder, como de los efectos que toda esa complejidad tiene sobre (de los resultados que ofrece a) la vida ciudadana y urbana de la mayoría de la población del país.

Además de crear las bases conceptuales, teóricas y prácticas para superar sus principales falencias y efectos negativos más protuberantes sobre la estructura urbana de Bogotá, por ese camino se habría podido llegar a descubrir que el problema no se limita a la manera como se manejan las Piezas entre sí y con el entorno sino, más claramente, **en la concepción misma de la ciudad dividida, fragmentada, en Piezas.**

Sin embargo, el impulso crítico se detiene en la generalización descriptiva, y de esa manera se impide llegar al planteamiento de un terreno político cultural de estudio y de participación ciudadana -inédito en nuestro país- en el cual se habría podido dotar a la ciudad de un cuerpo de referentes teóricos, analíticos y procedimentales que permitiera, efectivamente, que Bogotá iniciase “la experiencia de un nuevo ordenamiento de su territorio desde nuevas perspectivas conceptuales, políticas y culturales”, como lo enuncia el mismo Documento al inicio de la exposición de los “Determinantes del modelo de ordenamiento territorial” (DTS ; 160).

Sorprendentemente se opta por dejar intacto el modelo de planeación, adoptando tanto la denominaciones como las interrelaciones que traen desde hace más de dos décadas las Piezas urbanas y los llamados Sistemas Generales, como base para el ordenamiento futuro²³, con lo cual se le da cuerpo a la idea de que sólo se trataría de superar algunas (tres) limitaciones que tiene²⁴. Como si todo se redujera a simple cuestión de cantidad o de énfasis.

²³ “Dada la magnitud de esta ciudad y reconociendo las necesidad de un planeamiento diferenciado a diferentes escalas, el POT adopta como ámbito de análisis e intervención a escala urbana la figura de las Piezas,...” y agrega más adelante : “Esta estructura de la distribución de las actividades sobre el territorio determina el modelo de estructura intermedia de cada Pieza Urbana, el cual es concebido sobre el potencial generador del sistema de Transporte y el potencial transformador del sistema vial, para fortalecer algunas aglomeraciones existentes y crear algunas nuevas...” (DTS ; 215 y 216).

²⁴ “El modelo adoptado para Santa Fe de Bogotá desde el acuerdo 7 de 1979 y vigente en los últimos 20 años, tiene tres limitaciones básicas : El ordenamiento exclusivo del territorio a partir de piezas o

Como se ve en el Documento, las Piezas Urbanas propuestas, en últimas, se derivan de las actuales delimitaciones territoriales, con lo cual el problema que la existencia y el mantenimiento de estas últimas sustentan y alimentan en Bogotá, esto es, la segregación social, económica y de servicios que se refuerza con un tratamiento discriminatorio, especialmente, de los sectores populares²⁵ permanece intacto -si no es que con la perspectiva de crear más Piezas (por ahora, seis en lugar de tres) se esté profundizando.

Como es obvio, en el marco de la concepción del desarrollo sostenible fundada por la Naciones Unidas y que hemos adoptado como el referente en estas páginas, la permanencia -y el peligro de su profundización- de la segregación social, económica y política²⁶ que durante el siglo XX acompañó la constitución de Bogotá en la urbe que es ahora se constituye en la principal amenaza para la sostenibilidad del desarrollo general y, particularmente, urbano de la Capital.

3.2. La singularización los sectores populares o la profundización de su exclusión.

Directamente relacionado con la consideración anterior es necesario señalar, en segundo término, otro aspecto del POT en el cual se avanza muy poco en la perspectiva de crear bases sólidas para la construcción de la sostenibilidad del desarrollo urbano de Bogotá y de la Sabana, al diluirse la posibilidad de iniciar una lucha por la Inclusión²⁷ con la vinculación sistemática, generalizada y definitiva de los sectores populares al desarrollo de la ciudad.

Ciertamente, es un enorme avance teórico y político incluir a la Vivienda de Interés Social como un “**Programa Estructurante**” del COMPONENTE URBANO (Arts. 268-289, PAA) y que para la Vivienda Nueva se le apueste institucionalmente al

áreas urbanas ; La insuficiente relación entre las piezas urbanas (y la) Inexistencia de la escala zonal.” (DTS ;154).

²⁵ “[L]a distribución de las áreas residenciales muestra una **marcada segregación por estrato**, presentándose una concentración de estratos 1,2 y 3 al sur de la calle 13 ; de estratos 2 y 3 en el occidente ; y de estratos 4, 5 y 6 en el nororiente. Esta segregación espacial por estratos se ve reflejada en el cubrimiento y calidad de la infraestructura de servicios, los equipamientos comunitarios, la accesibilidad y la calidad habitacional, con situaciones notablemente deficitarias en la zona sur y occidental del área urbana.” (DTS ; 73) (Resaltado mío).

²⁶ Que si bien se soporta principalmente en el desempeño de un mercado salvaje (que a veces no alcanza siquiera el marco del capitalismo) tiene también su “explicación” en la persistencia de formas atrasadísimas de consideración de la relaciones entre las personas y los grupos caracterizadas por ser profundamente provincianas, es decir, anticidadanas y excluyentes, y tremendamente violentas.

²⁷ Contra la exclusión de grupos de población tanto de los procesos de formación de la ciudad como de los producidos sociales que ella en su funcionamiento genera, esto es, contra la segregación social económica y política.

desarrollo de objetivos y estrategias como las señaladas en los Arts. 270 y 272²⁸ del PAA y que, además, se estipule que en los proyectos que impliquen traslados de población, se deba “incluir en los presupuestos de cada uno de los proyectos a desarrollar los costos de formulación y ejecución del plan de gestión social respectivo” (Art.288, PAA).

Esto no es un cambio de poca monta : ésta asunción consciente institucional del hábitat de los sectores pobres como parte integrante del proyecto de ciudad puede significar el inicio de la superación de una de las principales taras conceptuales y metodológicas que han caracterizado la Planeación urbana colombiana (que, por lo demás, la ha mantenido sirviendo a los intereses de los dueños del suelo urbano y del clientelismo) : la exclusión de la vivienda de los sectores populares del imaginario y de la estructura de los proyectos de ciudad que ha reglamentado en todo el territorio del país.

Con la ubicación del tratamiento de esta problemática en entidades del orden nacional -Banco Central Hipotecario, Instituto de Crédito Territorial, INURBE, Fondo Nacional del Ahorro, etc.-, es decir, por fuera de la órbita de incidencia de los procesos de planeación municipal, no sólo se construyó una enorme proporción del entorno urbano colombiano con lógicas urbanísticas, esto es, espaciales y ambientales, distintas a (y muchas veces encontradas con) las que movían la construcción de las ciudades que contenían aquellas urbanizaciones en las cuales se pretendía alojar a sus habitantes más pobres (casi siempre, consecuentemente, en territorios marginales, residuales, periféricos y/o desarticulados de lo que se reconocía como ciudad) sino que se fue profundizando la ideología de que la vivienda no hacía parte de la estructura urbana de la propuesta ciudadina (la cual se limitaba, también como resultado necesario, al trazado de vías, a la zonificación del desarrollo económico y a la reglamentación de la construcción privada) y de que aquella parte de la misma destinada a alojar a los sectores populares constituía, además, un problema que estaba por fuera de las competencias del marco institucional local.

A lo anterior es necesario agregar, muy rápidamente, que el desarrollo urbano institucional colombiano (incluidas las prácticas profesionales de la gestión y la construcción del planeamiento) dominado por el predominio de aquella simplificación de la planeación y del desarrollo urbanos, desde el principio del urbanismo contemporáneo, había venido consolidando la práctica de estructurar, reglamentar y construir la urbe -lo que se materializaba, en especial en la puesta en marcha de los trazados viales, los grandes megaproyectos y todos los procesos de renovación urbana- supeditando a ella cualquier consideración con los demás componentes del territorio (edificado o no) con lo cual configuró la idea de que

²⁸ En especial la 4. “Condicionar la aprobación y adopción de Planes en suelo de expansión al desarrollo de por lo menos el 20% del área en proyectos de Vivienda de Interés Social subsidiable.” y la 3. Generar mecanismos que permitan la localización equitativa y equilibrada en la ciudad de los proyectos de Vivienda de Interés Social, **evitando las condiciones de segregación que las ha caracterizado.**” (PAA ;108) (Subrayado mío).

“desarrollo urbano”, “construcción de ciudad” y “avances de la modernización” eran sinónimo de desocupación y, por ende, de traslado.

Esto, en lo concerniente a los sectores más pobres -que, por otro lado, a instancias del urbanismo pirata y de la invasión habían venido urbanizando, con su vivienda, grandes extensiones del suelo- se tradujo en la entronización invariable del desalojo (eventualmente del reasentamiento) mediado por enfrentamientos desgastadores, traumáticos y casi siempre violentos, entre la institucionalidad y los habitantes-constructores de esas partes de ciudad en las cuales se instalaba (o pasaba por ellas) el “desarrollo urbano”.

De esta manera, se constituyó uno de los resultados más perversos de la táctica segregante que le impusieron, incluso violentamente, los sectores dominantes, económicos y políticos²⁹ a la urbe en formación : los sectores populares desarrollaron una actitud reactiva, en términos generales y abstractos, al desarrollo urbano y, por extensión, al proyecto de ciudad ; al ser excluidos de la práctica de la construcción de la urbe, ellos fueron renunciando a la posibilidad de identificar y construir el derecho a la participación en la reflexión y la proyectación de la ciudad que su ser ciudadano les daba.

Al ubicar, en el orden institucional, al hábitat de millones y millones de hombres y mujeres por fuera de los ámbitos ordenadores de la espacialidad citadina y, al entronizar, en el de la urbanización informal, un estado de guerra contra la población que lo construía por fuera de los cánones impuestos por la institucionalidad -con el soporte “técnico” de la planeación- se “logró” que los pobres de la ciudad generaran un actitud de indiferencia, cuando no de rechazo, a cualquier acción de las que demanda la construcción efectiva de la espacialidad de la urbe.

En estas circunstancias, además de condenar a millones de pobres de los centros urbanos colombianos a vivir en condiciones lamentables, la exclusión multitudinaria evitó que la imaginación de más de la mitad de sus habitantes pudiera tenerla a ella, a la ciudad, como objeto de estudio, de consideración y de deseo.

Esto, en términos de los despliegues intelectuales y creativos que se requieren para solventar la creación de una cultura ciudadana de la magnitud de la que demandó la escala del proceso de urbanización colombiano, era ya de por sí una enorme falencia. El tamaño de la cual no hace sino crecer cuando de lo que se trata es, como en el caso que estamos analizando, de la construcción de condiciones para garantizar y consolidar un desarrollo urbano sostenible.

²⁹ Debida, fundamentalmente, a su incapacidad para comprender la propuesta democrática y modernizadora cultural que implicaba la construcción de la ciudad como forma de vida dominante en la sociedad colombiana.

En efecto, al presentarse e instalarse ya como referentes ineludibles para el futuro de la humanidad, tanto la problemática ambiental -las relaciones entre la Ciudad y la Naturaleza- como la del desarrollo urbano sostenible -la garantía de que la sociedad, la vida en la ciudad, pueda ser posible para las generaciones venideras- están planteando, al menos, dos tipos de requerimientos políticos y culturales : de un lado, la comprensión real por parte de los ciudadanos y ciudadanas de las complejidades y las lógicas internas en las cuales se mueven esa multiplicidad de relaciones y, en segundo término, la organización del conjunto de la población, la reestructuración de la sociedad, para alcanzar los consensos sociales y políticos acerca de la manera como esa vida va a ser concebida y transmitida.

Es esta constatación la que le da el piso efectivo y contundente, más allá de consideraciones de tipo ideológico (que, por supuesto, también las tiene), a la participación ciudadana en la determinación de los destinos y la construcción material de la ciudad contemporánea y a la redefinición interna de las disciplinas del espacio y de sus relaciones con el campo de la política³⁰.

Como queda claro, en las condiciones de la Capital colombiana alcanzar este estado de conocimiento y de compromiso con las perspectivas de futuro de la ciudad no puede ser posible sino mediante, de un lado, la revolución de la concepción de las formas de pensar y hacer la ciudad y, del otro, la creación y mantenimiento de **una fuerte y sostenida acción de inclusión del conjunto de la población en la reflexión y sobretodo en la construcción y el disfrute de la ciudad**, asumidas con la convicción de que con ellas se apunta a resolver no sólo el mayor problema que tiene la urbe hasta ahora edificada sino el principal obstáculo para su posibilidad de futuro, esto es, como soporte de su sostenibilidad.

En esta perspectiva es absolutamente insuficiente hacer descansar la consecución de la “inclusión social y la convivencia ciudadana”, presentadas en el DTS como parte de uno de los principios que orientan el POT, en “[e]l mejoramiento de las condiciones habitacionales y la reducción de los niveles de penuria a través de actuaciones urbanísticas y de reordenamiento de las zonas de pobreza urbana (para contribuir) a atenuar los factores de exclusión social y de deterioro de la convivencia”³¹. Insuficiente no sólo porque pretenda apenas “atenuar” y no proponerse (para eso se trata de un Plan) **ACABAR CON LOS FACTORES DE EXCLUSIÓN SOCIAL** (etc.) sino, especialmente, porque las labores para,

³⁰ Para decirlo en términos de una reflexión sobre la cultura urbana contemporánea : “[t]o reject the utopianism of the Ideal City is to reject a fantasy of pure space, not the need to imagine how we might live differently. To reject positivist pragmatism should not entail a disdainful withdrawal from an engagement with those activities and rationalities that lead to changes in the fabric of the city : urban policy, planning, architecture and so forth (...) The problem is not just how to live in the city, but how to live together.” (Donald, J. ;1999 : xi, 139)

³¹ Véase : DTS ;162: “Territorio, Inclusión social y convivencia ciudadana”.

supuestamente, “alcanzar” esa atenuación se circunscriben a las zonas de pobreza mismas³², esto es, segregadas de las acciones que alcanzan la escala metropolitana.

Insuficiente y equivocada, pues en un horizonte de verdadera sostenibilidad, tanto estos propósitos como las estrategia ya mencionadas en el Articulado y el alcance del “Objetivo social” (DTS ; 168) podrán tener alguna significación y eficacia, que los ubiquen más allá de quedar consignados en un texto de buenas intenciones, si, y solo sí, hacen parte de una política de Inclusión Socio-espacial.

Mientras no se articule a estos sectores de manera sistemática y sistémica a los desenvolvimientos físicos, culturales, sociales y políticos de la ciudad y no se establezcan formas de planeamiento y procesos de planeación y de construcción de la urbe, en la realización de los cuales la superación de las carencias ambientales y habitacionales de la gran mayoría de nuestra población urbana sean parte integral de los procesos mediante los cuales se le resuelven problemas a la ciudad de conjunto, lo único que se logrará será seguir profundizando la marginalidad de una gran proporción de ciudadanos y ciudadanas, por el hecho de ser pobres.

Dado que son las dinámicas estructurales de exclusión en las cuales está inmersa la ciudad -como soporte material del devenir socio-económico-, y que ella apenas espacializa, las que generan y reproducen las condiciones de pobreza y la precariedad del espacio en el cual viven aquellos millones de personas (y no al contrario³³) y, como veremos más adelante, las que generan y reproducen las relaciones depredadoras que mantenemos con la naturaleza, la Ciudad tiene que ser asumida como un baluarte consciente, comprometido y potente del proceso de creación y materialización de la Inclusión Social y Ambiental, si de verdad pretendemos establecernos como una sociedad viable hacia el futuro.

3.3. Los sistemas vial y de transporte : la violencia contra la sostenibilidad.

Como se ve, se trata, en lo fundamental, de abocar la Planeación como una forma diferente de mirar e intervenir la ciudad y sus componentes, dinámicas y lógicas. De allí que resulte preocupante, para señalarla en tercer lugar, la enorme confianza que el POT deposita en el otro elemento fundamental de la estructura urbana propuesta : los

³² Véase : DTS ; 382-407 : 4.3. OPERACIONES ESTRUCTURANTES EN CADA PIEZA URBANA.

³³ Como, simplistamente, lo sugiere el documento : “[I]a confluencia de factores de pobreza, sumada a la precariedad territorial o del hábitat, limita aún más el marco de posibilidades para promover procesos de inclusión social. Además se ha advertido que las condiciones habitacionales en situación de penuria pueden incrementar comportamientos que deterioran la convivencia entre los ciudadanos como la violencia intrafamiliar, el abandono de menores, las conductas delictivas y criminales, el alcoholismo y la drogadicción.” (DTS ;162).

llamados Sistemas Generales³⁴ “[p]ara garantizar la construcción de un territorio integrado y equitativo...” (DTS ; 350 y ss.) fijados en la estructura del Plan, sin una crítica profunda de su constitución histórica y de su funcionamiento actual, como sistemas que (apenas) habría que complementar y mejorar.

Reconociendo la enorme importancia que tienen las propuestas de estructuración de un sistema de Espacio Público (DTS ; 285-292) y de otro de Equipamientos (DTS ; 270-284)³⁵ es necesario señalar que la integración de la ciudad y en especial de los sectores más segregados no se logra mediante los meros procedimientos de llevarles servicio públicos³⁶ o de facilitarles su articulación al sistema de transporte público o de mejorar su conectividad con la red vial. Ellos son indispensables, ciertamente, pero, de nuevo, no son suficientes, menos cuando, como en el momento actual, van quedando claras las consecuencias negativas que sobre la vida individual y colectiva tiene el mantenimiento de esos sistemas regidos por formas de concebirlas y administrarlas definitivamente obsoletas.

Este requerimiento: del redimensionamiento del sentido sociocultural que modernamente han venido experimentando los Servicios Públicos, es particularmente claro en el sistema de Transporte al cual, como es obvio, no sólo le hace falta “agregarle” el Metro y/o el Transmilenio (y hasta las ciclovías) -o cualquier otra modalidad de transporte masivo que ordene y jerarquice la enorme empresa de la movilidad cotidiana de Bogotá y que busque, a través de elevar la calidad del servicio su dignificación y humanización³⁷- sino que urge de una total revolución en su

³⁴ “...La formulación de los sistemas generales lleva implícita la programación y priorización de la intervención pública en la ciudad: son el instrumento a través del cual y en forma programada, la administración distrital retoma su liderazgo en la construcción efectiva y ordenada de la ciudad (...) Los sistemas generales que conforman el Plan son El Sistema Vial, el Sistema de Transporte, el Sistema de Espacio Público Construido, el Sistema de Acueducto, el Sistema de Saneamiento Básico (alcantarillado, tratamiento de aguas servidas y recolección, tratamiento y disposición final de residuos sólidos) y otros servicios públicos como Gas, Telecomunicaciones y Energía.” DTS, pp.250.

³⁵ Los cuales, por lo demás, no pueden ser reducidos en la práctica a la mera construcción de parques o al levantamientos de edificaciones: deben estar articulados, y supeditados, a desarrollos sociales y culturales más complejos, los cuales, de otra parte, se encuentran en ámbitos distintos del mero marco espacio-territorial.

³⁶ No se puede pasar por este aspecto sin mencionar que, aunque en la enunciación de los Sistemas Generales se mencionan “otros servicios públicos como Gas, Telecomunicaciones y Energía” (DTS ;250), ni en el Capítulo VI, que determina el Modelo de ordenamiento territorial (DTS ; 250 y ss.) ni en el VII, donde se describe el Desarrollo y gestión del Modelo (DTS ;350 y ss.) el Plan se ocupa de desarrollar ningún aspecto sobre cuestiones tan importantes, tanto para alcanzar cualificaciones ambientales como para fijar la sostenibilidad del modelo de desarrollo y, especialmente, para mejorar las condiciones de existencia de la población, en particular de los sectores más pobres; y que, por ejemplo, en lo que atañe a la seguridad pública constituyen soportes tan fundamentales como el del alumbrado público.

³⁷ En otra parte he avanzado la formulación del esbozo de un marco crítico para mirar este aspecto de la vida ciudadana. Véase: Viviescas M., Fernando (1999) “El transporte en Bogotá: el agresivo dominio de la simplicidad”. En **Revista NUMERO #21**(Marzo-Mayo), Bogotá. Pp.74-77.

concepción, desde luego, en su desenvolvimiento y, especialmente, en la definición de las relaciones con los hombre y mujeres que tienen que usarlo y con los demás componentes de la estructura urbana y del devenir social y cultural de la ciudad.

No se trata solamente de ampliarlo y de buscar que funcionalmente alcance más territorio y más gente. Como sistema, es necesario pensarlo en su integralidad -con el sistema vial, claro, pero también con el educativo, por ejemplo- de una manera diferente y establecer un marco crítico de la manera como hasta ahora ha sido constituido y puesto a funcionar. Esta es una tarea ya ineludible para las disciplinas del espacio urbano, si de veras quieren abocar de manera seria y responsable sus funciones al interior de los procesos de creación de ciudad.

En términos de la complejidad de los procesos que con el avance y la profundización de la urbanización en el mundo contemporáneo van adquiriendo los desarrollos internos de las ciudades, ni el urbanismo ni el planeamiento de la ciudad pueden seguir ignorando o eludiendo el reconocimiento y la crítica de los efectos y consecuencias múltiples y potenciados que, sobre el conjunto de la población, tienen los funcionamientos diversos y disímiles de los distintos ámbitos sectoriales en los cuales se materializa la dinámica urbana contemporánea.

Veamos solo un caso el cual, nos apresuramos a reconocerlo, tendría que enunciarse de manera más sistemática y documentada. En un marco de sostenibilidad integral (esto es, entendida **también** como forma de garantizar la vida individual hacia el futuro) es necesario remarcar el hecho de que el Sistema de Transporte combinado con el Sistema Vial “producen” actualmente en Colombia, según las estadísticas de accidentalidad de tránsito, más del doble de los muertos que arroja el estúpido enfrentamiento armado en el cual nos encontramos (más de 7.500 muertos por año)³⁸. Casi el doble de víctimas que por el mismo motivo se ocasionan en España (4.289) país con una población más o menos similar a la colombiana (alrededor de 39'000.000 de habitantes) pero con casi diez veces más de vehículos (algo así como 21'000.000) de los que circulan en nuestro país (como 2'600.000)³⁹.

³⁸ “En Colombia mueren más personas en accidentes de tránsito que en combates generados por el conflicto armado. Así lo señaló ayer el Ministro de Transporte, Gustavo Adolfo Canal Mora,... Los registros del Ministerio señalan que en 1998 se presentaron 206.283 accidentes de tránsito, con un saldo de 7.595 muertos (más del doble de decesos que los provocados por el enfrentamiento interno : 3.500 anuales) y 52.965 heridos. Eso significa que cada hora mueren en promedio 2.5 personas y cada día 21, agregó el Ministro...” Cfr. : “Guerra a conductores en estado de embriaguez”, en Periódico **EL Tiempo**, Diciembre 08 de 1999, Bogotá. Pp. 7A.

³⁹ . Cfr. : para el mismo año de 1998, de una parte, “La alta siniestralidad en las carreteras se mantiene respecto al año pasado”, en Periódico **EL PAÍS**, 4 de Enero del 2000, Madrid, España. Pp.26, y, de otra, Sánchez Molina, Edgar (et.al.) (1999) **Accidentalidad vial en Colombia Resumen 1998**, Fondo de Prevención vial, Bogotá Colombia. Pp.2. Estos datos hacen parte de un estudio sobre **Accidentalidad Vial en Santa Fe de Bogotá** que, por solicitud de la Secretaría de Gobierno Distrital adelantan la Facultad de Ingeniería y el Centro de Estudios Sociales (CES) de la Universidad Nacional de Colombia, en Bogotá.

De esa mortandad, en 1998, Bogotá “apenas” participó con 914 víctimas (el 12%) - una cada 10 horas- de los cuales el 65% eran peatones⁴⁰.

Como puede fácilmente sospecharse, hay allí una problemática urbana en la cual está involucrado el territorio de la ciudad -su espacio público, sus calles, y la manera como están construidas sus vías, sus andenes y sus entornos, su señalización y la calidad de sus diseños- que de una u otra manera está afectando (o, más exactamente, terminando con) la vida de los ciudadanos y cuya consideración debería llevar a que el cuidado sobre “tanto las determinaciones para los andenes, las áreas verdes, la arborización, y el mobiliario urbano, como las determinaciones técnicas...” se mire también, y en lo principal, con respecto a la seguridad de gente (un concepto que casi ni aparece en los documentos del Plan) y no solamente con respecto al “óptimo funcionamiento de los modos de transporte masivo correspondientes al sistema de transporte” (DTS; 251).

En este sentido -como un reto más a la instalación en el país institucional de un nicho de desarrollo para la disciplina- puede verse, de manera nítida, el atraso que el urbanismo tiene todavía en Colombia, si consideramos la enorme ignorancia que presenta con respecto a un problema que, como el del Transporte, no sólo afecta de manera grave las condiciones de existencia que la ciudad contemporánea impone a la gran mayoría de los ciudadanos y ciudadanas sino que está directamente relacionado con el objeto de estudio esencial de esa disciplina, con su razón de ser: la espacialidad de la vida colectiva. De manera general puede decirse que hasta ahora el urbanismo no ha asumido como problema, esto es, en términos serios y conscientes, su incidencia en la accidentalidad de tráfico en las urbes colombianas.

La forma de pensamiento que dirige todo este desarrollo disciplinar y comercial -el cual privilegia la mirada meramente funcional de su materialización: facilitar y potenciar la velocidad de los automotores como instrumento de la circulación de mercancías- no tiene en cuenta a la gente ni antes en la formulación de estos eventos, obras y condicionantes de los procesos que ese mismo funcionamiento pone en marcha ni, mucho menos, después cuando, como resultado de su uso, aparecen como simples estadísticas del devenir de esos centros poblacionales.

Además, para volver a complejizar el ámbito de la mirada tradicional, habría que agregar las consideraciones que desde el territorio y su ordenamiento han de hacerse con respecto a las relaciones que desde allí se establecen con la contaminación ambiental, del ruido y con la visiva.

En ese sentido es posible que la introducción de la red de ciclorutas, cubriendo todo el entorno urbano, sea un elemento necesario para alcanzar un mejoramiento general del

⁴⁰ Véase Sánchez Molina, Edgar (et. al.) (1999) **Accidentalidad Bogotá 1998**, Fondo de Prevención Vial, Bogotá. Pp.2 y 3.

medio ambiente y para contribuir a la modernización de la vida ciudadana, pero su sólo diseño y construcción son a todas luces insuficientes pues ignoran la enorme complejidad que en el espacio de la ciudad introduce⁴¹, no sólo teniendo en cuenta que las solas vías para las bicicletas no garantizan su uso -acá, evidentemente, nos encontramos ante un reto cultural que bien vale la pena emprender- sino, y especialmente, considerando la forma como los bogotanos entendemos y desarrollamos la relación con los vehículos que nos permiten la movilidad. En Bogotá, ciertamente estamos lejos de convertir a la capital en un “hábitat natural de la bicicleta”.⁴²

En efecto, “[i]nnovar el navío es ya innovar *el naufrago*; inventar la máquina de vapor, la locomotora, es, además, inventar el *descarrilamiento*, la catástrofe ferroviaria. Lo mismo con la aviación naciente, los aeroplanos que innovan *el choque* contra el suelo, la catástrofe aérea. Sin hablar del automóvil y la *colisión en serie* a gran velocidad... Cada período de la evolución técnica aporta, con su equipo de instrumentos, máquinas, la aparición de accidentes específicos, reveladores ‘en negativo’ de los esfuerzos del pensamiento científico”.⁴³

Las ciclorutas, pues, no son una simple cuestión de “talar árboles y construir caminos para las bicicletas”. La complejidad del desarrollo urbano está lejos de ser una sumatoria de actividades y de construcciones y exige del urbanismo mucho más que la ampliación del territorio para que las mismas quepan. Cada nuevo reconocimiento, esto es, institucionalización, de las formas en las cuales la vida urbana se va materializando y de los requerimientos que, en consecuencia, van surgiendo, le plantean al urbanismo, a las ciencias y a las artes, a la cultura y a la política terrenos de cuestionamiento y necesidades de transformación de sus marcos epistemológicos.

El POT tendría que asumir esta idea de manera profunda para comprender que a Bogotá no sólo le faltan Metro y Transmilenio, parques y ciclorutas sino, y fundamentalmente, la construcción de una forma de pensarla como metrópoli del siglo XXI y la dotación de un nuevo estatuto urbano que le permita interpretar las

⁴¹ Sólo como un llamado de atención sobre la dimensión del problema cultural y económico que habría que enfrentar, veamos lo que aún ocurre en sociedades que cuentan, efectivamente, con una cultura de uso de la bicicleta : “[I]os ciclistas pobres de ciudades asiáticas, que van al trabajo en bicicleta para ahorrarse el precio del mal transporte público, son atropellados por autobuses o automóviles privados, con indemnizaciones muy baratas, y el trato a los peatones ni es mucho mejor.” Cfr. : Martínez Alier, Joan (1999) “100 años después de Ebenezer Howard :economía ecológica y planificación urbana” en **Ecología Política** Cuadernos de debate internacional No.17 (Julio), Icaria Editorial, Barcelona, España. Pp.51.

⁴² Véase : Puig i Boix, Josep (1999) “La bicicleta : un vehículo para cambiar nuestras ciudades” en **Ecología Política** Op. Cit. Pp.40.

⁴³ Cfr. : Virilio, Paul (1997) **Un paisaje de acontecimientos** (El museo del accidente), PAÍDOS, Buenos Aires, Argentina. Pp. 117.

complejidades ambientales, culturales, sociales, económicas y políticas que condicionan su sostenibilidad en el mundo del tercer milenio.

3.4. La minimización de los riesgos naturales: la marginación de la sostenibilidad.

De no hacerlo así se condenará a Bogotá a no poder percibir, tampoco, sus elementos tradicionales y sus componentes naturales de las maneras nuevas como la ciencia y la cultura han venido descubriendo que deben (tienen que) estudiarse y analizarse, para atender la complejidad que para la vida individual y colectiva ellos, en sus desenvolvimientos, se pueden convertir.

Como lo plantean algunas vertientes de la sociología contemporánea, cada vez va siendo más clara la complejidad de las relaciones entre la sociedad y la naturaleza y se va evidenciando, como lo mencionamos al principio de estas páginas, la inevitabilidad de hacernos conscientes y, en consecuencia, de asumir responsablemente las tareas que atender esos descubrimientos nos acarrearán: *“la naturaleza ya no puede ser pensada sin la sociedad y la sociedad ya no puede ser pensada sin la naturaleza.”* (Beck, U. ;89)

En ese ámbito y concretamente en la búsqueda de la sostenibilidad ambiental, para las ciudades contemporáneas es de vital importancia el conocimiento (además de los que acarrea los aportes desde la tecnología y la ciencia) de los riesgos que entraña la misma naturaleza, en los cuales hay que resaltar aquellos que devienen como resultado de las maneras como hemos atendido su tratamiento y/o como la hemos ocupado.

En ese contexto, el POT presenta lo que puede considerarse un cuarto ámbito de preocupación, por la manera insuficiente como fue abordada y se le dio respuesta a la temática de las amenazas y riesgos por inundación y remoción que pesan sobre Bogotá. A pesar de que debemos asumir que detrás del trabajo desarrollado por el DAPD existe un enorme soporte investigativo y analítico sobre la vulnerabilidad de Bogotá y la Sabana, lo visto en el DTS (41-45) deja la idea de una enorme simplificación de todo ese bagaje y, por tanto, la sensación de que no se consideró, en el rango de trascendencia que para la vida ciudadana tiene, un aspecto que cada vez es más esencial para la vida individual y colectiva futura, como es el de los riesgos naturales y los producidos por la acción antrópica.

En efecto, si como lo afirma el mismo Documento más adelante: “[e]l río Bogotá, su ronda hidráulica, su zona de manejo y preservación ambiental, y las áreas aluviales de manejo especial, conforman el principal eje integrador de la Estructura Ecológica Principal en el ámbito regional... y el Río Tunjuelo, (en tanto es) el mayor de los corredores ecológicos, conecta las áreas rurales de la cuenca del Tunjuelo y las áreas protegidas de la misma cuenca y del Sumapaz con la estructura Ecológica principal...”

(DTS ;240) entonces el sentido del riesgo que se cierne sobre la urbe es mucho mayor que el de una simple “Amenaza por inundación”.

Especialmente para la Planeación contemporánea, entendida como una manera de construirle horizontes de futuro a la ciudad, es claro que se deben desentrañar las consecuencias políticas que tiene el mayor o menor énfasis que se le de a una misma información, el relieve de la significación que se le otorgue a un hecho o fenómeno.

Tanto en el borde oriental del Río Bogotá como al rededor del Tunjuelito viven cientos de miles de seres humanos cuya vida se pone en riesgo y cuyo patrimonio económico es amenazado de ruina cada vez que esas fuentes de agua se desbordan : esa es la escala del problema que la Planeación, y concretamente el POT, tiene que abordar y a la cual se deben referenciar las políticas de prevención que han debido diseñarse.

Si a lo anterior le agregamos la situación creada por la “Amenaza por remoción en masa” en la cual “... los estudios de zonificación de amenaza,... han identificado cerca de 450 zonas urbanas afectadas por fenómenos de remoción en masa y alrededor de 200 escarpes, localizados en áreas de canteras consideradas como zonas potencialmente inestables ; (los cuales) si bien afectan áreas pequeñas (máximo una o dos manzanas), ocasionan grandes daños...” (DTS ;43) tendremos un panorama potenciado del riesgo, tanto por inundación como por remoción, que afecta a una gran parte de la población de bajos ingresos de la Capital : “tanto si llueve como si hace verano” los capitalinos pobres capitalinos viven en constante peligro.

Panorama que mirado desde el requerimiento sostenible y como consecuencia del conocimiento del volumen de población que asecha y de las incidencias que tiene en el orden estructural económico y, además, de su ubicación en la Estructura Ecológica Principal, pues va desde Lo Cerros Orientales hasta el Río Bogotá, tendría que haber generado un cambio radical de actitud de la Planeación y del Urbanismo frente al riesgo “natural” en la vida urbana de la Capital, para superar la limitada significación que se le reconoce actualmente y que reduce tremendamente la calidad de vida en Bogotá.

No fue así. En cambio de una Política potente y moderna -que diera cuenta del atraso enorme que tenemos en Colombia para comprender el sentido del riesgo que implica la construcción y utilización del hábitat urbano en la inevitable complejización de la vida citadina contemporánea, especialmente en sociedades como la nuestra- en el marco de la “Política para la sostenibilidad del desarrollo ambiental y económico”, sólo aparece la formulación de unas cuantas “orientaciones” de diversa índole pero que apenas pretenden “disminuir” o “mitigar” el riesgo ; “controlar la amenaza, proteger, reforzar y/o relocalizar los elementos bajo riesgo” o “que las empresas industriales realicen los estudios de identificación y evaluación de amenazas, vulnerabilidad y el análisis de riesgo tecnológico.” (DTS ;173).

Esta misma actitud timorata acompaña al plan a la hora de formular, dentro de la definición de las Decisiones Básicas del Modelo (DTS ; 320 y ss.), las “Acciones y medidas para las áreas sujetas a Amenazas y Riesgos” (DTS ; 324 y ss.) con lo cual todo lo que allí se dispone apenas alcanza para pretender “mitigar tales amenazas y riesgos”. Aparte de enunciar las “[p]olíticas para la reubicación de asentamientos humanos localizados en zonas de alto riesgo” lo que se anuncia son “[m]edidas estructurales para mitigar el desbordamiento de los Ríos Bogotá y Tunjuelito” y “el riesgo en las zonas de explotación minera”. (DTS ; 326 y 327)

Esta desproporción entre el tamaño y la significación de una problemática tan importante para la Planeación Urbana y la minimización que se hace de sus “soluciones”, a mi juicio, sólo puede encontrar una explicación, discutible pero “lógica”, en la persistencia y preeminencia (¿consciente o inconsciente? aún no se podría responder) de una ideología premoderna -simplista, corta de miras (en el tiempo y en el espacio), rentista e inmediatista- en los ámbitos de reflexión y de decisión institucional sobre lo que debe significar una metrópoli : Bogotá, en el contexto contemporáneo. Ideología cuya dominación debilita tremendamente cualquier posibilidad de que la Capital pueda asomarse siquiera a mirar su futuro en términos de sostenibilidad o de cualquier otra dimensión compleja de la existencia en este inicio de milenio.

3.5. La segregación del Río Bogotá y el bloqueo a la sostenibilidad.

Ahora bien, esa actitud minimizadora -de la significación de hechos y fenómenos de gran contundencia pero que apenas se perciben incidiendo sobre los sectores más pobres de la población o de aquellos cuyo efecto económico no salta de inmediato- funciona en el orden institucional como el marco de legitimación de la exacerbación de la tendencia a la exclusión, a la segregación socio-espacial, que todavía es preeminente en la definición de los destinos de Bogotá.

Preeminente y muy potente.

En efecto, en una primera instancia, la actitud segregante sólo deja ver que excluye a los sectores pobres y tiende a estigmatizar a los pobladores que llegan de otras regiones -en dos palabras : al otro- de la definición y usufructo de la producción de la ciudad. Pero en la realidad extiende su incidencia hasta estigmatizar temas, ítems y problemáticas (como ésta de los riesgos que acabamos de reseñar) e influenciar la exclusión, de los marcos de consideración y reflexión, de aspectos esenciales de la vida de la ciudad a los cuales o no percibe como valiosos o rentables o no puede manejar con los parámetros simplistas y violentos que soportan la vigencia de la segregación.

En gran medida, la vigencia de la segregación, y del tremendo peso (ideológico y político) que tiene en los procesos y espacios de la toma de decisiones distritales, no solo ha impedido que surjan proyectos de ciudad al rededor de los cuales se pueda agrupar al conjunto de la ciudadanía⁴⁴ sino que tampoco ha permitido que se pueda construir y desarrollar una visión integral, moderna y sostenible de la ciudad porque durante todo el siglo XX, y en los momentos particulares de desarrollo de la planeación, ha dejado por fuera el peso y la determinación que en ella tienen aspectos y elementos que por su propia naturaleza, al desplegarse, cubren irremisiblemente al conjunto del territorio urbano y regional.

Aunque no es el único, el ámbito medioambiental puede ilustrar con lujo de detalles no sólo la eficacia que tiene la actitud segregante (que, al mismo tiempo y por el mismo movimiento se soporta en, y reproduce a, la estructura espacial citadina) mirada en estos términos como componente de la política en la ciudad, sino las tremendas consecuencias que ella acarrea para la sostenibilidad del desarrollo de la urbe capitalina⁴⁵

La estructura urbana actual de Bogotá -incluido en ella, especialmente, el imaginario creado por la existencia y funcionamiento de las “piezas urbanas”- está soportada básicamente en la exclusión, esto es, en la segregación, que en la historia de la planeación urbana de la Capital se ha ejercido sobre el Río Bogotá y todo el sistema hídrico del cual él es el elemento central.

Ese desconocimiento sistemático del Río y de su cuenca, esa reticencia a reconocerlos como estructura central y fundamental del desarrollo de la ciudad y de la región y su consecuente y necesario deterioro⁴⁶ se soportan, en lo esencial, en la imposibilidad de que su consideración y tratamiento pudiera hacerse de manera segregante. En efecto, no se puede utilizar el Río solo para una parte de la población ; ni para un sector en especial ; ni se puede encerrar o cercar para que entren a él solo algunos sectores privilegiados ; tampoco, por supuesto, tiene el menor sentido descontaminarlo a pedazos. Como no sirve para profundizar la segregación ni material ni ideológica entonces se le ignora todo.

Desafortunadamente, esa actitud no se transforma de manera radical en el POT sino que se prolonga, aunque de manera sutil. De un lado, declara al Río como el “Eje

⁴⁴ Siempre se piensa en términos no solo de los estratos sino que los programas o proyectos, al dirigirse a determinados puntos cardinales llevan consigo una enorme carga de discriminación social.

⁴⁵ El grado de contaminación ambiental de Bogotá empieza a ser insostenible -pero “todavía se aguanta.”

⁴⁶ Deterioro que no se circunscribe sólo a los enormes grados de contaminación que ahora ostenta el Río sino que se extiende al ámbito de los imaginarios colectivos, pues en Bogotá la gente asocia las corrientes de agua con excrecias, suciedad, basura, cañerías, desagües, etc.

Integrador de la Estructura Ecológica Principal” (PAA ; 23) pero sin montar nada definitivo ni para la estructura urbana ni para el funcionamiento espacial de la ciudad futura, pues sigue considerándolo ajeno a la configuración de la urbe, apenas lo reconoce como “Borde”, como “límite occidental” y “frontera” con la Sabana y los municipios vecinos. Y del otro, mantiene una actitud negativa frente al mismo (finalmente el Río, es la verdad, “tiene” muchos problemas) al diseñar programas y proyectos que de manera sectorial tratarían de solucionar todas “sus” inconvenientes, deficiencias y problemáticas: sus amenazas de inundación y de desborde con los jarillones; su contaminación con el tratamiento de sus aguas y las de algunos de sus afluentes y humedales y con la racionalización de los alcantarillados, etc. Incluso le reconoce su aptitud para sostener algunos desarrollos de “recreación pasiva” pero nunca se decide a reconocerlo como estructural real de la ciudad del siglo XXI.

En un mundo que cada vez se caracteriza por la fijación de la sostenibilidad como el horizonte determinante de los proyectos de sociedad de cada uno de los países, la persistencia de la actitud reticente a la asimilación del Río como la base fundamental de su desarrollo resulta fatal para Bogotá. No sólo porque aísla a la Capital de un movimiento global y la deja sin posibilidades de re-conocerse y transformarse por la vía de la inteligencia y la imaginación sino porque el aislamiento del Río contribuye a profundizar el deterioro de las condiciones de vida de millones y millones de sus ciudadanos.

4. LOS RÍOS BOGOTÁ Y TUNJUELITO LOS SOPORTES DE LA REFUNDACIÓN SOSTENIBLE DE BOGOTÁ.

Con todo, existen posibilidades de que Bogotá pueda refundarse, en un sentido moderno, en la perspectiva sostenible. Sólo tenemos que crear las transformaciones ideológicas y políticas que nos permitan leer la estructura y las posibilidades de la Sabana y las de la Ciudad desde una perspectiva ambiental, democrática y eficiente, rompiendo con las estructuras y formas de interpretación de la vida ciudadana y de las relaciones con Bogotá que han liderado y mantenido el proceso que la han llevado a la angustiada situación que ahora presenta. En seguida bosquejamos una primera escritura de ese rompimiento.

Un elemento (si no el más) fundamental para cualquier perspectiva sostenible en el desarrollo de la Capital es, sin duda, el Río Bogotá, pues es “por naturaleza” el Eje Integrador de la Estructura Ecológica Principal (como lo reconoce el mismo POT : Art. 38, Subcapítulo 4 : Area de Manejo Especial del Valle Aluvial del Río Bogotá ; PAA ; 23).

Sin embargo, su trascendencia ecológica, ambiental, social y sostenible, en un proyecto de re-creación de la Ciudad-Región como el que se requiere para la Sabana, no puede estar limitada a reconocerlo apenas como el integrador ecológico “del territorio distrital a la región” y como articulador de esa estructura a nivel local en los

planes parciales (PAA ; Art. 39 y 40). Su importancia no se reduce a la consideración de su funcionalidad en la integración necesaria con el orden regional y en el soporte ecológico de los tratamientos parciales ya sea de algunos sectores de la ciudad o de los municipios vecinos.

El POT, y cualquier otro ejercicio serio de planeación, tendría que reconocerlo como el elemento fundamental -claro, en términos naturales, de toda la región de la Sabana pero, especialmente- de la Ciudad de Bogotá. Es necesario que se reconozca el hecho de que es su relación con Bogotá -en tanto que construcción demográfica, socio-histórica y ambiental- lo que le da su trascendencia actual al Río y no al revés: el Río Bogotá hace mucho tiempo dejó de ser una entidad por si mismo -por su “origen natural”- para pasar a hacer parte constitutiva e indisoluble de una enorme complejidad espacial : histórica, económica, social y política que tiene su epicentro geográfico-regional, para bien y/o para mal, en la metrópoli bogotana. Como lo muestra la sociología contemporánea : *“la naturaleza ya no puede ser pensada sin la sociedad y la sociedad ya no puede ser pensada sin la naturaleza ... A finales del siglo XX. La <<naturaleza>> no está ni dada ni asignada, sino que se ha convertido en un producto histórico, en el equipamiento interior del mundo civilizatorio destruido o amenazado en las condiciones naturales de su reproducción.”* (Beck, U. ; 89)

En efecto, a menos que una hecatombe o la estupidez nuestra los destruya, Bogotá es lo más trascendental que como obra humana ha pasado y pasará en la Sabana y el Río es, con los Cerros, lo más contundente y significativo que la constituye y, por su conjunción, toda la cuenca hidrográfica que tiene al Río Bogotá como su centro está directamente articulada a -y determinada por- la ciudad, ahora y hacia el futuro y, por ello, cualquier consideración que se haga sobre y desde dicha cuenca o de sus partes tiene, por fuerza, que hacerse en torno a este hecho histórico contundente. De la misma manera que cualquier cosa que vaya a ser Bogotá en el porvenir, en tanto que proyecto de sociedad, tendrá a esa estructura ecológica como protagonista determinante.

En términos de una perspectiva de sostenibilidad, lo anterior lleva al reconocimiento de la escala trascendental que para la planeación (también desde luego para la política, para la economía y para la cultura) adquiere el reto -tremendo pero también fascinante- de dotar a Bogotá de un Plan de Ordenamiento Territorial para sus próximos diez años.

Especialmente si, por otro lado, a ello le agregamos el hecho de que con él o, mejor, con el entorno institucional que lo determina -el cumplimiento del a Ley 388 de 1997- se le introducen requerimientos inéditos al ejercicio tradicional de esa profesión. En el orden político, se le exige someterse a un proceso de examen y discusión democrática con “los pobladores y sus organizaciones”⁴⁷ y, en el teleológico, se le imponen como

⁴⁷ Artículo 4o. de la Ley de Desarrollo Territorial, No. 388 de 1997.

objetivos, de un lado, “...el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes...”, “...la preservación y defensa del patrimonio ecológico...” y “...la protección del medio ambiente y la prevención de desastres...” y, del otro, uno : el lo., de carácter eminentemente de revisión crítica, y autocrítica, pues busca “[a]rmonizar y actualizar las disposiciones contenidas en la Ley 9a. de 1989 con las nuevas normas establecidas en la Constitución Política, la Ley orgánica del Plan de Desarrollo, la Ley Orgánica de Áreas Metropolitanas y la Ley por la que se crea el Sistema nacional Ambiental”.

Como se puede ver, a nivel nacional, con los POT no se trata, simplemente, de hacer un trabajo de planeación, más o menos, de rutina -para “corregir” los problemas o deficiencias que presentan ahora las urbes como resultado de “errores cometidos en el pasado”- sino de abocar la tarea de refundar la disciplina misma para inaugurar otra forma de relacionarse con su objeto : la ciudad -en su escala metropolitana y en las relaciones con la región y su entorno ecológico- y con la gente, formulando verdaderos proyectos de futuro para las urbes actuales y saldando cuentas con las formas tradicionales de planificación que en muchas formas tienen responsabilidades enormes en la manera como la ciudad colombiana ha sido construido hasta ahora.

En otras palabras, con la Ley 388 del 97, la institucionalidad colombiana⁴⁸ brindó la oportunidad para que la Planeación (urbana y regional), por primera vez en su historia, pudiera asumir un papel de liderazgo técnico (también político y cultural) en la responsabilidad de dotar a la ciudad con herramientas potentes que le permitan superar de manera radical las grandes falencias estructurales sobre las cuales está montada y construida la pobre espacialidad urbana colombiana : en primer lugar, **la exclusión** de la gran mayoría de sus ciudadanos y ciudadanas de los ámbitos de reflexión, diseño, construcción y usufructo de lo que las urbes producen -de donde proviene su incapacidad para formularse al rededor de proyectos de ciudad (y de sociedad) ; en segundo término, la **ignorancia de lo ambiental**, producto de su incapacidad para asumir la complejidad del hecho urbano mismo y de su relación con la naturaleza, de donde procede la incapacidad de asumir las perspectivas integral y estratégica y, por tanto, de construirse en términos de sostenibilidad y, finalmente, los enormes **atraso y pequeñez de su estructura y funcionamiento de su economía**.

En términos institucionales, pues, se explicitaba el requerimiento de la reconstitución disciplinar y en ese emplazamiento se indicaba el peso específico enorme que debe tener la componente ambiental como soporte de la formulación estratégica de nuestras urbes hacia el futuro : de su sostenibilidad.

En ese marco, para el caso de Bogotá, evidentemente, se trata, en lo esencial, de asumir que la ciudad actual es un hecho consolidado a nivel físico pero que, dada su

⁴⁸ Recogiendo, en gran medida, los avances político-culturales que ha producido el proceso llevado a cabo por la población colombiana, en su autoconstitución como sociedad civil, en términos del reconocimiento de la importancia social-histórica que tiene la ciudad contemporánea y de la consolidación de la ciudadanía como soporte de actuación individual y colectiva.

dimensión existencial como continente referencial de la vida individual y colectiva de la sociedad colombiana hacia el futuro, tiene que ser dotada con referentes y horizontes políticos, culturales, sociales, cognoscitivos y procedimentales que le permitan repensarse y redefinirse y, en consecuencia, reconstituirse como complejidad socio-espacial del siglo XXI, no sólo “corrigiendo”, “mejorando” o “completando las limitaciones” de las intervenciones anteriores sino superando las concepciones y prácticas antidemocráticas, arbitrarias e inciertas que signaron su construcción y que la convirtieron en el entorno insuficiente, inequitativo, depredador e insostenible que ahora la caracteriza.

Y en términos de la sostenibilidad ambiental para la Capital, ello tiene que implicar la construcción de un marco en el cual se dé de manera consciente y comprometida la redefinición de la relación compleja y conflictiva que existe (que siempre existirá) entre la Estructura Ecológica Principal y, particularmente, su Eje Fundamental : el Río Bogotá y su cuenca hídrica, con la ciudad construida y con su gente : su sociedad, y formular, sobre lo edificado, sobre esa portentosa morfología levantada sobre la Sabana, y sobre el avance cultural urbano y ciudadano, político, social y económico otro proyecto de ciudad diferente del que hasta ahora rige.

En ese sentido, una mirada autocrítica de la planeación habría permitido pensar que dado que la ciudad se desparramó sobre la Sabana viniendo desde los Cerros y enviando a través de la estructura hídrica todas sus excrecencias hacia el Río -el desconocido, el gran excluido de los proyectos de ciudad que han prevalecido- hasta convertirlo en una inmensa cloaca y deteriorando la existencia de toda la ciudadanía pero especialmente -por la preeminencia de la segregación ancestral que informó lo formación de esta urbe- la de cientos de miles de sus ciudadanos más pobres, de lo que se trataría ahora es de recoger esa ciudad construida y en un movimiento radical (esto es, total) asumir su soporte en el Río y regresarse a reordenar todo su tejido y sus relaciones sociales, ambientales y culturales para construir un poderoso soporte de sostenibilidad ambiental pero también, y sobretodo, integral.

Para desarrollar esta idea basta reconocer un hecho simple pero contundente : que el Río Bogotá, ya y desde hace mucho tiempo, hace parte constitutiva de la Ciudad. Este reconocimiento, sin embargo, implica también el inicio y el desarrollo sistemático de un proceso de revolución cultural : la transformación de un imaginario que siempre ubicó a este sistema hídrico por fuera (esto es, lo excluyó) de Bogotá, tanto en el aspecto físico como en lo ideológico, para empezar a entender y a asumir que Bogotá no termina en el borde oriental del Río sino que, al contrario, empieza desde su orilla Occidental

Este reconocimiento se constituye en un soporte fundamental y verdadero de las reales posibilidades de estructurar a Bogotá en una perspectiva sostenible (en término contemporáneos) pues permitiría atacar de manera radical, también integral, las deficiencias fundamentales del modelo de desarrollo urbano prevaleciente hasta hoy : en primer lugar, abocar de manera seria la cuestión ambiental; en segundo término,

afrontar en el mismo programa anterior la inclusión de los sectores populares en el proyecto de ciudad y, finalmente, enfrentar la reconstitución de su base económica con base en una lectura integrada de los principales macro proyectos de escala metropolitana con los cuales cuenta la ciudad.

Llevar hacia adelante esta propuesta, por supuesto, implica dar un viraje político definitivo y romper efectivamente con los supuestos teóricos y metodológicos que han soportado, por igual, a todos los planes anteriores -representados, como lo dice el DTS, en los Acuerdos 7 de 1979 y el 6 de 1990- y que, en el fondo, también parecen soportar al POT del 2000. Reconocer, en últimas, que lo planteado y soportado por aquellos acuerdos no sólo adolecía de algunas “limitaciones” sino que, en lo fundamental, su vigencia mantiene a la ciudad en la situación insostenible que ahora presenta : que las falencias son estructurales, de su concepción de la ciudad, y no sólo de intensidad o de grado. Que no es, por ejemplo, que se necesiten más “Piezas” (seis -o diez o veinte- en lugar de tres) que las planteadas por esas disposiciones sino que el problema radica en lo que ideológica y físicamente ellas, “Las Piezas Urbanas”, sostienen como concepto en términos de la segregación de la urbe capitalina.

En ese marco, efectivamente crítico con la planeación anterior, habría quedado claro cómo su soporte conceptual está agotado para atender los requerimientos ambientales, económicos y sociales que levanta ya esta metrópoli del siglo XXI que es Bogotá.

En lugar de seguir sosteniendo, como también lo hacen los dos Acuerdos, que el Centro Metropolitano “[e]s la pieza urbana a la cual el modelo le reconoce su actual carácter de área principal de la ciudad ... por reunir los espacios de más alta representatividad” (Art. 114, PAA) -cuestiones que son ciertas, a pesar de que, por otro lado, lo que ella hace de manera contundente es sostener, en la práctica y sobretodo en el imaginario, la existencia de dos Bogotá : la del Norte y la del Sur- mientras que la Pieza Urbana Borde Occidental, para el POT apenas “...configura el espacio de **transición entre la superficie urbanizada de Santa Fe de Bogotá y los municipios al occidente** del Río Bogotá.” (Art. 128, PAA) cuando con sus cientos de miles de hombres y mujeres ese “Borde” alberga no sólo uno de los conglomerados de población más grandes **de la urbe** sino que allí se encuentran obras y proyectos de escala metropolitana de la talla del Aeropuerto El Dorado (que queda allí y no sólo se une por la 26 al Centro), Corabastos, la Zona Franca, las avenidas Ciudad de Cali y la prolongación de las Américas, la primera Línea del Metro y varias de sus estaciones (que no se puede borrar del proyecto de Ciudad porque el Gobierno Nacional actual haya negado su compromiso de financiación), varios parques y la localización del importante Proyecto de Desmarginalización y el determinante Plan de Descamitación del Río Bogotá.

Si se hubiese dado el viraje político que la Planeación hoy necesita, esta desproporcionada (enojosa y necia) equivocación habría sido evidente y, además, se habría podido reconocer que el Río Bogotá y sus humedales y sus afluentes, y Engativá y el Tintal, y Kennedy y Fontibón, **son ya Bogotá : que hacen parte**

constitutiva “de la superficie urbanizada de Santa Fe de Bogotá” y que no son, simplemente, obstáculos que se atraviesan para perturbar el “acceso a la ciudad desde las regiones”, para optimizar el cual hay que proponerse, como “objetivo del ordenamiento”, atravesar este “Borde” “mediante la configuración y dotación de los corredores⁴⁹ de entrada” (PAA, numeral 5 del Art. 5).

Este cambio en los parámetros de interpretación es uno de los virajes políticos, culturales y técnicos que es indispensable dar para lograr copar con los requerimientos que plantean, hoy por hoy, en todo el mundo, tanto la problemática ambiental como la necesidad de abocar la sostenibilidad del desarrollo urbano y regional.

Y que habría podido sustentar la formulación de un, efectivamente, Nuevo Proyecto de Ciudad para Bogotá en el siglo XXI soportado -en lugar de sobre el Siete conformado en “el Centro Tradicional dentro del cual se localiza el centro histórico, con dos proyecciones lineales : la ciudad central hacia el norte y el eje occidental hacia la Sabana...” (PAA, Art.115)- sobre una L ambiental configurada por los Ríos Bogotá y Tunjuelito la cual soportaría la reconstitución sostenible de Bogotá, en un movimiento de reconfiguración de Ciudad que, partiendo del sur-occidente de la actual morfología urbana, iría restituyendo críticamente, hacia el norte y hacia los Cerros, la historia de formación de una de las mayores metrópolis latinoamericanas y superando -mediante la inclusión política y cultural de la mayoría de su población en la interpretación, discusión, diseño, ejecución y disfrute de la producción de l Ciudad- sus tres mayores amenazas para su sostenibilidad : la segregación socio-espacial, su debilidad ambiental, y su atraso económico.

5.A MANERA DE CONCLUSIÓN.

Al final de la exposición de la ponencia que dio origen a este artículo, alguien del auditorio indagaba sobre los procedimientos a seguir para evitar que la propuesta del Distrito siguiera haciendo “más de lo mismo” que, según él, en términos del ordenamiento del territorio, era la idea fundamental de la Ley 388.

El despliegue y la profundización de las discusiones sobre el futuro de nuestras ciudades -que se han desatado al rededor de las publicaciones de los Planes de Ordenamiento Territorial- han servido para activar la participación organizada e intelectual de la gente alrededor de la formulación de propuestas de ciudad (y de sociedad) y para demostrar, en el desarrollo de esa actividad crítica, la necesidad de inaugurar y profundizar un conocimiento sobre lo que significan nuestras urbes y sobre los elementos y procesos que determinan su funcionamiento y la calidad de vida que dichos centros son capaces de construir para los habitantes de las mismas.

⁴⁹ Es imposible evitar una amarga y chocante reminiscencia del “Corredor” que unía a Berlín con la parte “libre” de Alemania Occidental, durante la época de la Guerra fría.

De allí que sea necesario crear y dinamizar los mecanismos y procesos que permitan someter a una crítica constante, sistemática y generalizada las formulaciones que para la ciudad hagan no sólo lo entes del Estado, nacional o local, sino la academia o cualquier otra manifestación de la sociedad, así como activar y sostener en funcionamiento todos los ámbitos y procedimientos de convocatoria que permitan mantener en el espacio público a la ciudad como objeto de reflexión y discusión colectivas.

Esta perspectiva es la que induce al requerimiento metodológico -y la que crea la posibilidad cultural y política- de revolucionar el sentido tradicional de hacer planeación urbana en Colombia y de instituirle el carácter prospectivo de su desempeño dejando atrás, superándola, la limitadora práctica de atender sólo a las falencias, insuficiencias y errores del desarrollo pasado. Es la que permite ver que el soporte de una propuesta sostenible para Bogotá podría formularse, simplemente, reconociendo que los ríos Bogotá y Tunjuelito hacen parte constitutiva y constituyente de la ciudad y que hace rato dejaron de ser simples límites, como los ha considerado siempre la tradición preurbana.

Y es la que -desde el punto de vista de pretender un avance en lo ambiental y de construcción de una sostenibilidad compleja del desarrollo- evidencia las enormes limitaciones teóricas y, sobre todo, urbanísticas, de abocar la escritura y el desarrollo del POT determinados por una actitud (demasiado) cautelosa -“prudente” podrían decir sus autores.

Esa “prudencia”, como lo hemos visto en estas páginas, entraña el peligro de hacer perder una oportunidad enorme, por un lado, de repensar la ciudad de una manera diferente a como ha sido construida, esto es, como alternativa de existencia individual y colectiva a esta que ha sido edificada bajo parámetros de consideración que se formaron y fortalecieron gracias a la vigencia de procedimientos políticos y culturales que ahora nuestra sociedad propugna por dejar atrás y, por el otro, de replantearse la Planeación Urbana como disciplina y como práctica y de ubicarla en la vía que la lleve a formar un soporte técnico y político para la modernización y la democratización de la vida urbana en este país, esto es, para solidificar, en el caso de Bogotá, su sostenibilidad como ciudad, vale decir, como sociedad contemporánea.

Con la sostenibilidad como horizonte la interpretación de la ciudad y los parámetros de la planeación urbana y regional cambiaron y con ellos, como decíamos al inicio de estas páginas, cambió el mundo. La ampliación de ese conocimiento y la profundización de la transformación política y cultural que esos cambios implican, a mi juicio, son las únicas que nos pueden ayudar a que el POT no siga haciendo “mas de lo mismo”, pero en cualquier caso depende del despliegue de ciudadanía : de estudio, de crítica, de debate, de conversación que estemos dispuestos a hacer en torno a la refundación de las relaciones entre nosotros y la ciudad y la Sabana.

BIBLIOGRAFÍA CITADA.

Alcaldía Mayor de Santa Fe de Bogotá (2000) **Plan de Ordenamiento Territorial (POT)** (Proyecto de Acuerdo y Documento Técnico de Soporte de Abril), Departamento Administrativo de Planeación Distrital (DAPD), Bogotá.

Beck, Ulrich (1998 ; original en alemán de 1986) **La sociedad del Riesgo** Hacia una nueva modernidad, Ediciones Paidós, Barcelona, España.

Castoriadis, Cornelius (1998 ; Original en francés de 1996) **El Ascenso de la insignificancia**, Ediciones Cátedra, Madrid, España.

Centro de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos (1996) **Un mundo en proceso de Urbanización** Informe mundial sobre los Asentamientos Humanos 1996, TM Editores, IINURBE, FONDO NACIONAL DEL AHORRO, Bogotá. Tomo I.

Donald, James (1999) **Imagining the modern city**, University of Minnesota Press, Minneapolis, USA.

Douglass, Mike y Friedmann, John (Ed.) (1998) **Cities for citizens**, John Wiley & Sons, England.

Ezquiaga, José María (1998) “¿Cambio de estilo o cambio de paradigma ?” en **URBAN** No.2 (Revista del Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio), Escuela Superior de Arquitectura, Universidad Politécnica de Madrid, España.

Hall, Peter (1998 Updated edition) **Cities of tomorrow** An Intellectual History of Urban Planning and Design in Twentieth Century (The search for Sustainability) Blackwell Publishers.

Koolhaas, Rem (1996) “¿Qué fue del urbanismo ?” en **Revista de Occidente** No. 185 (Octubre), Madrid, España.

Martínez Alier, Joan (1999) “100 años después de Ebenezer Howard :economía ecológica y planificación urbana” en **Ecología Política** Cuadernos de debate internacional No.17 (Julio), Icaria Editorial, Barcelona, España.

Morin, Edgar y Kern, Anne Brigitte (1993) **Tierra Patria**, Editorial Kairós, Barcelona, España.

Pronk, Jan and Haq, Mahbulul (Co-Chairmen) (1992) **Sustainable Development** From concept to action, The Hague Report, Dutch Ministry of Development Cooperation, UNDP and UNCED (March).

Puig i Boix, Josep (1999) “La bicicleta : un vehículo para cambiar nuestras ciudades” en **Ecología Política** Cuadernos de debate internacional No.17 (Julio), Icaria Editorial, Barcelona, España..

Roncayolo, Marcel et Paquot, Thierry (Edit.) (1992) **Villes & Civilisation Urbaine XVIIIe-Xxe siècle**, Larousse, Paris, Francia

Turner, John F. C. y Fichter, Robert (Coordi.) (1976 ; original en inglés de 1972) **Libertad para construir**, Siglo XXI Editores, México.

Virilio, Paul (1997) **Un paisaje de acontecimientos** (El museo del accidente), PAÍDOS, Buenos Aires, Argentina.

Viviescas M., Fernando (1999) “El transporte en Bogotá : el agresivo dominio de la simplicidad”. En **Revista NUMERO** #21(Marzo-Mayo), Bogotá.

Aproximación Crítica al POT. FVM.

Santa Fe de Bogotá, Abril 12-Mayo 29 del 2000.