**ACTA**

**CONSEJO CONSULTIVO DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL**

FECHA: 26 de noviembre de 2020

LUGAR: Reunión realizada de manera virtual con los miembros del Consejo, a través de la plataforma Google Meet

HORA INICIO: 14.36 H

**Asistentes:**

LILIANA RICARDO BETANCOURT Subsecretaria de Planeación Territorial (SDP), delegada de la Secretaria Distrital de Planeación y Presidenta del Comité

LUIS ANTONIO GUTIERREZ C. Delegado Instituto de Desarrollo Urbano

RUTH CUBILLOS SALAMANCA Curadora Urbana No.1

MAURO BAQUERO CASTRO Curador Urbano No.2

ANA MARÍA CADENA TOBÓN Curadora Urbana No.3

CATHERINE CELY CORREDOR Curadora Urbana No.4

OSCAR GUILLERMO NIÑO Delegado Alcaldía Mayor de Bogotá

GIOVANNI RINCÓN ROMERO Representante Gremial CAMACOL

DIANA WIESNER CEBALLOS Delegada organizaciones cívicas y ambientales

Secretaría Técnica (SDP):

ANTONIO EMIRO REY BAQUERO Director de Norma Urbana (SDP)

GUSTAVO ANDRÉS UQUILLAS Abogado Dirección de Ambiente y Ruralidad (SDP)

Invitados: Personal técnico vinculado a la Subsecretaría de Planeación Territorial y el equipo de formulación del nuevo Plan de Ordenamiento Territorial, perteneciente a la Secretaría Distrital de Planeación.

**Tema: *“Reunión ordinaria Consejo Consultivo de Ordenamiento Territorial, exposición por parte del equipo de la Secretaría Distrital de Planeación; temas de diversos tratamientos en el marco de la formulación del POT”***

Orden del día:

1. Verificación del Quórum
2. Observaciones y aprobación del acta de la reunión anterior
3. Exposición del tema objeto de la reunión
4. Exposición de observaciones por parte de los miembros del Consejo
5. Definición de compromisos

**DESARROLLO**

1. ***VERIFICACIÓN DEL QUORUM***

Se dio inicio a la reunión a las 2 y 36 minutos de la tarde, tras lo cual se verificó la existencia del quórum requerido para poder dar inicio a la reunión, contando con la presencia de un total de nueve (9) Consejeros, con lo cual se inicia la misma.

***2.Observaciones y aprobación del acta de la reunión anterior:***

En este punto la presidenta del Consejo pregunta al Secretario Técnico si se recibieron observaciones al acta de la sesión pasada, a lo cual se informa que no se recibieron observaciones en tal sentido, tras lo cual se somete dicho documento a aprobación de los miembros del Consejo, quedando aprobada por unanimidad.

***3. Exposición del tema objeto de la reunión a cargo del equipo POT – SDP:***

En este punto toma la palabra el Director de Norma Urbana de la SDP, señalando que quería poner al final de la reunión, a consideración el ajuste el cronograma al 17 de diciembre teniendo en cuenta, que según lo acordado, se han acortado y estrechado los tiempos para poder abordar todos y cada uno de los temas que quisieran presentarse en este espacio, tanto en los avances que se tienen en la construcción de este plan de ordenamiento, como de los talleres para recibir los aportes de cada uno de los consejeros, opción que se deja para el final; en tal sentido se inicia con la exposición de soportes urbanos asociada a las actividades de la Dirección de Vías, Transportes y Servicios Públicos, exposición que inicia Juan Carlos Abreo, quien hace una pequeña introducción, precisándose que la presentación efectuada queda incorporada directamente en la presente acta, presentación que fe realizada por la ingeniera Aída Esperanza Hurtado.

En la misma se exponen los componentes generales que se trabajan en la revisión general del POT desde el punto de vista de movilidad, sus lineamientos y propuestas; se expone la estructura del sistema de movilidad, el cual se basa en seis principios esenciales a saber:

- Movilidad Sostenible

- Proximidad

- Gerencia de la demanda

- Conectividad regional

- Revitalización

- Componente de reservas de infraestructura

Cada uno cuenta con unas estrategias específicas, señaladas en la presentación en Power Point, proponiendo en sentido general una “micromovilidad”, entendida como modos alternativos, mejorar condiciones de operación de la malla local e intermedia; revitalización en sectores asociados a esta malla; se ha venido construyendo en la ciudad en función de la demanda con el fin de generar oferta; generar normativa de estacionamientos, que permita el tránsito de topes máximos; estrategia de tránsito calmado (pie y bicicleta); estrategia para poder generar espacios donde dejar el vehículo, incentivando los modos no motorizados; articulación con oferta de transporte; plantea estrategias de corredores verdes regionales, priorizan conexiones regionales; énfasis en poder revitalizar algunos ejes de transporte, REGIOTRAM y Metro; proyectos en rezago, suelos ocupados, se busca generar proyectos e instrumentos de gestión que garanticen la realización de dicha infraestructura.

Se expone el tema de movilidad sostenible, alta y media capacidad, propuestas de que las redes regionales puedan tener tecnologías férreas y eléctricas; incorporación de modos alternativos, buscar instrumentos y estrategias para la expedición de licencias urbanísticas en estas áreas estratégicas para el transporte público de la ciudad.

Se expone el subsistema vial, la categorización de los sistemas viales, los perfiles viables flexibles; la definición de los corredores verdes y la exposición de los elementos que lo conforman, propuestas que se van a seguir abordando y ajustando, corredores que están enmarcados en diferentes perfiles de malla vial, enmarcado en lineamientos de transporte público, y que sean entornos vitales asociados a muchos equipamientos, asociados al sistema de cuidado.

Se expone el subsistema vial rural, que permita la conectividad con la parte urbana y además también cuente con esa conectividad regional rural, se expone su categorización y los senderos, caminos y vías peatonales, asociado a los perfiles, Estructura Ecológica Principal y lo dispuesto por las correspondientes Unidades de Planeamiento Rural.

Se expone el aspecto de la proximidad, asociado a la ciudad y a la propuesta de Distritos, entendidos como entornos donde se generan unas proximidades de 20 minutos, donde se ha identificado cuales son las zonas con mayores viajes a pie, con mayores viajes en bicicleta o en transporte público de proximidad, donde se han identificado deficiencias que permita consolidar la propuesta de movilidad, basado en los resultados de la encuesta de movilidad del 2019.

Se exponen los indicadores de movilidad, donde se muestran los distritos mas deficientes en tiempos de viaje; deficitarios en malla Vial local e intermedia, cuyas condiciones son regulares o malas, exponiéndose los indicadores de proximidad en la ciudad, señalando micromovilidad, accesibilidad, sistema de cuidado, prioridad a transporte no motorizado, y vitalidad;

Se expone un balance y propuesta digamos de lo que se está comenzando a estructurar en términos de micromovilidad, todo lo que son viajes a pie, y modos alternativos, señalando que se ha construido el 53% de las metas que en tal sentido estableció el Decreto 190 de 2004, lo que significa que se ha construido otra red para los ciclistas y que no estaba contemplada en el POT y que se ha implementado como resultado de estas dinámicas que viene teniendo el crecimiento en porcentaje de viajes que vienen teniendo esos modos de transporte; accesos a corredores verdes a lo largo de toda la ciudad, que aporte espacio público y áreas verdes a la ciudad y que tenga vehículos de bajas emisiones.

Se expone el tema de la Gestión de la demanda, precisando que la visión del POT de 2004, lo que se puede observar es que la ciudad iba encaminada a dotar estacionamientos en aras de generar una oferta porque había una demanda, en contraste con lo que ahora se está viendo, no solo en esta sino en varias ciudades, es que generar la oferta termina siendo un círculo asociado a la generación de demanda; se debe saber como gestionar dicha oferta, saber en que momento se puede generar y en que momentos no es tan favorable; se expone la situación de los corredores regionales desde el 2004 y su evolución hasta el año 2019, efectuándose el análisis de cada POT respecto de dicho tema, exponiéndose de igual manera la definición de tales corredores con la inclusión del sistema férreo regional, fortaleciendo la red existente, articulados con los complejos de integración modal, planteándose el del norte de la ciudad, el del occidente, el sur y el del oriente, asociados a pasajeros y carga;

Se expone el tema del movimiento de carga en la región, destacando la actividad en Soacha, Cota, Funza y Mosquera; se exponen los ejes asociados a dichos municipios, el señalamiento de los vehículos que transitan por estos ejes, se expone la matriz de movimiento de carga en la región definiendo el origen y su destino; porcentajes de carga que se desplaza o tiene como destino la ciudad; se expone la propuesta de movilidad regional asociada a corredores logísticos regionales, nodos, plataformas, articulado a la operación estratégica del aeropuerto El Dorado, articulado al tema de abastecimiento y cuales son los ejes por donde circula la carga que llega a Corabastos; se debe prestar atención a la distribución y recorrido final de la carga para lo cual se plantea que el tema se maneje desde la regulación y la optimización de procesos, manejándose en el Plan Maestro de Movilidad o en un Plan de manejo de Mercancías, donde se establezcan lineamientos para su operación; se describen los viajes en bicicleta al interior de la región, así como los viajes a pie en la misma, señalando la propuesta de infraestructura y corredores verdes, señalando las relaciones estrechas entre municipios en tal sentido; se expone el tema de la revitalización, desarrollo orientado al transporte, vitalidad a todos los ejes de los corredores de transporte público, y la norma para corredores de renovación urbana.

Se expone el tema de las Reservas Viales, como una armonización institucional, licencias urbanísticas asociadas, reserva de infraestructura, coexistencia entre sistemas generales, claridad normativa, proyectos integrales, baja efectividad en la meta propuesta por el POT y el efecto de la Reserva.

Se pone en consideración de los consejeros las posibles inquietudes que existan respecto de la exposición, tras lo cual toma la palabra el Curador Urbano No.2, quien señala que agradece el desarrollo del tema, y precisa que hace una semana, en la fase de diagnóstico, habían presentado unas inquietudes asociadas al subsistema vial y la articulación de lo que son los controles ambientales con las normas que regulan el subsistema vial, a lo cual hace un llamado en este tema, y es a definir claramente las condiciones de exigibilidad de un control ambiental, no solamente respecto es su dimensión si son 10 metros o si son 5 metros, también de su tratamiento si debe ser arborizado, empradizado, o si se pueden algunas zonas como lo ha venido planteando el desarrollo o la dinámica de construcción en usos comerciales o de servicios, que puede endurecerse y qué porcentaje puede se objeto de ese control ambiental y endurecimiento; ese es un tema que pronto valdría la pena, debido a que el 190, como lo tiene previsto, es que los controles ambientales, si bien hacen parte de la estructura ecológica principal, sus normas están contenidas en el capítulo del Subsistema Vial, entonces sí valdría la pena ver cómo queda eso ahora para evitar las controversias que hemos tenido en algunos proyectos respecto este elemento; el siguiente tema tiene que ver un poquito con un tema que no vió en la exposición y es el de edificabilidades asociadas a los corredores de transporte masivo, los corredores viales como están hoy reglamentados y obviamente a las estaciones del metro, si se va a permitir, independientemente del tratamiento, edificabilidades adicionales para promover unas densidades especiales, sobre todo en temas residenciales en los predios que se desarrollen en el entorno inmediato, en el buffer, en el área de influencia de estas estaciones metro y de todo este sistema de transporte masivo; otro tema que era novedoso en la propuesta del POT del año pasado era el tema electrolineras, de esos sistemas de abastecimiento de energía a los vehículos eléctricos: había un nivel de precisión muy alto, pero pues desde el punto de vista de los ejercicios que nosotros hicimos como modelación en aplicación de esa norma, había una serie de inquietudes muy fuertes para poder llevar a cabo que las nuevas edificaciones tengan ese servicio o esas instalaciones y permitan el suministro dentro de la misma edificación a este tipo de vehículos, bien vale la pena incluir dentro de este capítulo si son normas comunes, pero poder tener desde el punto de vista de nuestra aplicación, el planteamiento claro de cómo sería ese manejo para ese tipo de instalaciones especiales; el último tema es sobre una inquietud que yo les había planteado y tiene que ver con esas cicatrices urbanas que se generan por los ensanches o las ampliaciones de vías que definitivamente no hemos podido encontrar una fórmula que permita minimizar el desarrollo de culatas o las esquinas de los predios sobrantes que se convierten en basureros o en baños públicos; bien valdría la pena ver dado que se está hablando de temas de reservas de afectaciones, establecer qué condiciones favorables se pueden dar para estos suelos, para esos predios sobrantes no edificables para que de alguna manera terminan siendo englobados con los predios colindantes que inicialmente no tenían frente a estas vías arterias y que definitivamente si nos pueden llegar a consolidar un perfil urbano adecuado y no el que se está sufriendo en muchas zonas de la ciudad por la ampliación de estas vías

En relación con lo expuesto por el Curador Urbano No.2, toma la palabra el ingeniero Nelson Gamboa, quien señala que el tema los controles ambientales se está evaluando, porque ha sido algo que no quedó sustentado debidamente en el POT del 2004, entonces ha sido sujeto de interpretaciones de diferente índole, precisando que hoy efectivamente hace parte de la estructura ecológica principal como corredores ecológicos viales y tienen ese tratamiento de área verde y pues con algunas insinuaciones después que de varios años de trabajo de este tema, pues la secretaría de ambiente ha propuesto una cartilla con unos lineamientos para definir algunos porcentajes de endurecimiento y tratamiento de estas áreas verdes; en vista de ello se está revisando porque era un aislamiento a las vías y también se debe definir a través de la norma los casos en que estos controles ambientales en suelos de desarrollo tengan la aplicabilidad de un ancho definido o en los tratamientos de consolidación, ya estaría solamente lo que sea existente y para la renovación urbana, algunas decisiones en que se vaya en un ancho entre 5 y 10 metros; som precisiones que se están haciendo y que se incorporarán en el tema de la estructura y su conexión con el tema vial; en cuanto a las edificabilidades, se observa que a través de las empresas que desarrollan el transporte en la ciudad como metro, están verificando esos temas de usos y edificabilidades alrededor de las estaciones y el tema entra ya en el componente tanto vial como de normativa urbana en el que están trabajando y se está articulando con la empresa metro y las direcciones de Norma urbana, la dirección de patrimonio y renovación, para definir esas alturas y edificabilidades alrededor de las estaciones del metro y de acuerdo a algunas propuestas que la misma empresa metro va a realizar dadas las connotaciones que ha dado el Decreto 823, y las propuestas que ha presentado el diseñador o el contratista que se ganó la oferta de desarrollar la obra, quien ya tiene algunos lineamientos que están empezando a trabajar en este tema del transporte; en cuanto al tema de las electrolineras, estas hacen parte del componente de espacios públicos y de servicios públicos, precisando que con Codensa se han adelantado mesas de trabajo para definir este tema, y el tema de estacionamientos porque muchos de estos vehículos pueden ser de tipo bicicletas o patinetas y van asociados a este tema, y la otra parte es la reglamentación en los espacios privados para que las edificaciones prevean esa infraestructura para alimentar este tipo de vehículos; en términos generales esos son los avances y señala que se sigue atentos a las preguntas, requerimientos dado que se tienen unos espacios asociados a mesas de trabajo y talleres en los que se seguirá complementando las ideas generales expuestas.

De igual manera, el director de Vías, Transportes y Servicios Públicos de la SDP, señala que se ha venido trabajando en una comisión accidental del Concejo en todo tema de emisiones bajas, el tema eléctrico, donde se está hablando de ese tipo de ubicación en el espacio público, la ley de incentivo a vehículos eléctricos, y se ha venido trabajando en movilidad y la formulación de un texto de inclusión de dichos temas en el ordenamiento del territorio.

Pide la palabra la arquitecta Diana Wiesner, quien señala que la presentación es muy completa respecto de la cual se escapan muchas cosas, y señala como sugerencia sería interesante que en las propuestas de conectividad regional sería muy relevante mostrar esa conectividad regional con los municipios y a la vez con el país, es decir de alguna manera ver cómo se está armonizando o cómo se plantea esa armonización con el plan de transporte multimodal que se ha planteado a nivel nacional; por otra parte pues no se definen los viajes de bici al sur, dado que no se observan mucho hacia esa zona, y también pensar si se revisó esa propuesta que se hizo del túnel que se propuso unir la autopista Sur con la autopista al Llano para evitar impactos sobre la Cuenca del Tunjuelo. Y por último ayudaría mucho a entender la escala o el concepto de los corredores verdes en algún esquema que siempre refuerce como el concepto de lo que significan esos corredores, porque ha oído en muchas personas que hay una confusión con el concepto, y en el plano expuesto aparecía un circuito que subía o aparentemente pasaba como un loop en la zona cerros, pero no quedó muy claro.

Retoma la palabra el Director de Norma Urbana quien hace énfasis en que por el corto tiempo que tenemos en la mesa, de dos horas, se tenía planeado presentar tres temas, señala que este equipo de inquietudes conviene presentarlas en el taller respectivo para para poder avanzar y poder alcanzar a presentar los tres temas de hoy y poder hacer énfasis en estas inquietudes que tienen que son valiosas y desde luego debemos atenderlas y poderlas ir resolviendo en los talleres.

Toma la palabra el delegado de las asociaciones gremiales quien señala que la pregunta es asociada a la Boyacá, dado que en los planos, el tramo de la 170 hasta la conexión con autonorte es un corredor verde, y quería saber si ha corte de como será esa propuesta y si es compatible con la propuesta del POZ y la estructuración actual de Lagos de Torca.

Retoma la palabra el Director de Vías de la SDP, quien señala que lo que tiene que ver con el corredor verde es un tema bastante nuevo, es una propuesta esquemática, precisando que dichos corredores verdes no implican tener malla vial, sino ciclorrutas, andenes y alamedas; hay corredores verdes sobre canales, lo que implica que tipificarlos en un solo tipo no ha sido hecho así. Entonces existe una presentación de que podría contener un corredor verde, razón por la cual se está trabajando para información con movilidad, con él IDU y también con la SDA porque hay muchos corredores que involucran el tema ecológico, la rondas de los ríos, los canales, los senderos peatonales que mencionaba Diana sobre el corredor oriental, lo que implica que eso es un documento que está trabajando la SDP, el cual esta en etapa de formulación y respecto del cual estamos recibiendo todos los aportes sobre tales corredores.

Se pasa ahora al tema del tratamiento de mejoramiento integral, tema que es expuesto por parte de la arquitecta Cristina Mampaso, de la Dirección de Legalización y Mejoramiento Integral de Barrios, quien inicia su presentación, misma que hace parte integral de la presente acta.

Inicia la presentación basada en las primeras propuestas de reglamentación para el tratamiento de acuerdo con las diferentes modalidades: lo primero que se expone son las conclusiones del diagnóstico que dan las pautas para proponer una revisión y una reformulación del tratamiento; se señala que la norma urbanística para mejoramiento integral tal como está en el Decreto Distrital 190 de 2004, desconoce la realidad del territorio en cuanto a su topografía y en cuanto a las dinámica de uso de suelo de estos asentamientos informales, punto clave de partida para entrar a reconsiderar las modalidades y sobre todo la asignación de Norma diferenciada para el tratamiento de mejoramiento integral; se le reconocen unas propiedades intrínsecas a la dinámica del territorio y también muy vinculadas a las condiciones topográficas y también incluso a la estructura ecológica principal dado que estos asentamientos también están localizados en zonas estratégicas en torno a dicha Estructura.

Ecológica principal en cuanto al crecimiento urbanístico se ha podido establecer que debido al bajo licenciamiento que se da en estos barrios, no se ha podido registrar de manera real cuál ha sido ese crecimiento de sus asentamientos; no se asignan normas diferenciadas, la localización en determinados sectores puede volverse un factor estratégico proponer normas diferenciadas que puedan dinamizar esa situación; en cuanto a los proyectos estratégicos falta vincular los asentamientos con la ciudad consolidada mediante la articulación con la estructura ecológica principal y con el sistema de cuidado.

Se describen los asentamientos humanos de origen informal, señalando el tratamiento de mejoramiento integral, la legalización urbanística, la formalización urbanista y el Plan de intervención de mejoramiento integral; respeto de los instrumentos de planeación, se plantean 3 instrumentos: el de la legalización urbanística que tiene dos situaciones de hecho: una que son aquellos barrios de origen informal y otras qué son las urbanizaciones que no ejecutaron la licencia, para las cuales se definirán unas condiciones específicas en el decreto reglamentario.

Hay un tema, hay otro instrumento que sean de la formalización urbanística, o la regularización, a través de la cual se busca unificar este concepto que es para los desarrollos legalizados con alteración del espacio público, y luego se expone el plan de intervención de mejoramiento integral, entendido como una carta de navegación para las intervenciones de mejoramiento integral en el territorio.

El programa de mejoramiento integral que se divide en cuatro pilares fundamentales:

- Mejorar los soportes urbanos

- Restaurar las condiciones de vivienda

-Definición de los suelos localizados en zonas de protección y

- Propender por la recuperación de estos sectores.

Se describen de igual manera los factores de delimitación de los MIB, siendo a saber:

- Las condiciones socioeconómicas y de calidad de vida

- Infraestructura y Servicios Públicos

- Pobreza Multidimensional

Existen unas concentraciones críticas de pobreza multidimensional en los bordes, los que merecen una atención específica y prioritaria a la hora de dar una respuesta desde el tratamiento de mejoramiento integral, se exponen de igual manera la síntesis del cruce de variables, asociados a la redelimitación del territorio: distancias, conservación, zonas homogéneas físicas, áreas de actividad , grupos de acabados, tipología constructiva, acueducto y servicios públicos, medid de pobreza multidimensional, condición de borde, lo cual implica una territorialización de estas situaciones que se van dando del territorio a nivel de predio; dicho primer cruce de variables a nivel de predio, se escala a nivel de manzana y posteriormente se escala a nivel del barrio legalizado lo que permite identificar un factor preponderante o una predominancia de ciertas variables críticas en cuanto a escala de barrio legalizado.

Se definen los distritos de mejoramiento integral de barrios, señalando su caracterización general; se exponen las modalidades del tratamiento de MIB, siendo estas: intervención prioritaria, básica y de borde; barrios que están en proceso de desarrollo de legalización, sobre todo en Usme en los barrios del distrito 30 que es el que tiene más relación con cerros; la modalidad básica se asocia a aquellos sectores que están mejor vinculados con las redes de servicios públicos y que tienen mayor accesibilidad y relación con la ciudad consolidada; la modalidad de borde, que es una modalidad especial en cuanto a que sus respuesta es diferenciada dependiendo de la situación que enfrenta: hay una modalidad de borde asociada a los barrios que tienen una relación con la franja de adecuación en cerros, a los cuales hay que dar una respuesta desde el tratamiento de mejoramiento integral; hay una modalidad de borde también asociada en Suba a lo barrios Lisboa, Santa Cecilia, que están pegados al Río Bogotá, y existe una modalidad de borde que se debe articular con los PEDET Bogotá: Soacha y Ciudad Bolívar, entendidos como los programas de desarrollo con enfoque territorial que se están promoviendo desde el gobierno central para 270 municipios del territorio nacional en el marco del proceso de paz, pero que Bogotá acogió como principio, para abordar las diferentes situaciones de manera integral en estos territorios en razón de sus condiciones e indicadores de violencia puntuales; y una serie de situaciones críticas no solamente desde el punto de vista urbanístico, sino también social y económico que merecen una respuesta integral y diferenciada, precisando que dicha modalidad abarcaría unas 1500 hectáreas de tratamiento de mejoramiento integral; se expone la clasificación de las áreas basándose en sus condiciones topográficas, precisando que las mismas corresponden a:

- Ladera

- Planicie

Lo anterior teniendo en cuenta que aquellos barrios que están en ladera suelen presentar condiciones más críticas de acuerdo a sus procesos de asentamiento y autoconstrucción que aquellas que están en planicie que presentan situaciones consolidadas, casi al punto ya de estar integradas a lo que es la ciudad que llamamos formal o consolidada; lo anterior debido a que no sería tampoco responsable por parte del tratamiento dar unas condiciones normativas específicas mayores a las que ya existen.

Señala que en las zonas de planicie, que van entre las pendientes de 0 a 7%, hay unos barrios deficitarias, que son aquellas que han superado las condiciones críticas, pero no han llegado todavía a suplir determinados déficits, pero si hay una estructura en cuanto a los soportes urbanos; existen unas vías que permitirían dar una respuesta diferencial; se está estudiando la posibilidad de que los predios de entre 1200 y menores a 2000 metros cuadrados, bajo determinadas condiciones de cesión de suelo, pudiesen acceder a un piso adicional de lo que les permite la norma, a cambio de que le dejen algo a sus barrios, aproximadamente un 20% de cesión para aquellos equipamientos considerados de proximidad que son aquellos de primera necesidad y de los que más se requieren en estos sectores.

En cuanto a las condiciones de localización se tienen las áreas de localización general y de localización especial: la localización general corresponde son sectores con baja edificabilidad y edificabilidad media, muy asociada lo que hoy existe, con un predominio del uso residencial, con actividad económica en la vivienda, reconociendo las actividades manufactureras y artesanal que se dan en compatibilidad y complementariedad con el uso residencial;

Se definen las clasificaciones de las áreas de acuerdo a su condiciones de localización , siendo estas las áreas de localización general y las áres de localización especial; respecto de las primeras predominan las áreas de los lotes de 70 metros cuadrados con 6 metros de frente; en general hay un promedio de habitantes o de núcleos familiares por vivienda entre uno y dos, definido casi como una casa por piso, asociado a la formalización y aumento de esa densidad misma de la construcción, situación asociada a la capacidad económica de las familias; las áreas de localización especial, tienen que ver con aquellos predios con frente a corredores de movilidad o malla Vial arterial construida, donde se podrían dar desenglobes prediales por las mismas dinámicas territoriales; se tiene una norma, y una asignación de Norma diferenciada que va a depender de las diferentes modalidades y de las diferentes condiciones, es casi como una relación entre condiciones generales y especiales y condiciones de ladera y planicie; siendo muy conservadores, en la modalidad de intervención prioritaria por las propias condiciones intrínsecas del territorio que no da para mayores de edificabilidades, y de hecho no se dan físicamente; el mayor porcentaje de inmuebles y de lotes con un piso se concentran en pendientes mayores a 14%; hay una modalidad de intervención básica donde las condiciones generales tanto en ladera como en planicie con vías de ancho mayor a 12 metros; y la modalidad de borde donde se debe entrar a trabajar de manera articulada con las entidades y las disposiciones que se den en la Franja de Adecuación y en las zonas de ladera, no se va a permitir intervención prioritaria mayor a 3 pisos; en cuanto a la territorialización del tratamiento de mejoramiento integral por Distritos, se observa que el tratamiento se concentra en todo el borde en sur del distrito 18, abrazando la ciudad por el sur, Hasta el distrito 22 y pues en cada uno de estos distritos, se está haciendo un estudio muy pormenorizado de cuáles son las características intrínsecas que nos van a permitir dar una norma diferenciada, cada distrito va a generar unas condiciones propias que seguramente van a permitir poder aterrizar mejor las propuestas de manera articulada con los proyectos del modelo; hay unos criterios para la migración de tratamiento de mejoramiento integral que tienen que ver en la migración a otros tratamientos, o cuáles ese limbo, cuál es ese punto de inflexión a partir del cual el tratamiento de mejoramiento integral pasa a tener otras condiciones.

Se ha hablado de que la idea es que no existiera, que es un estado transitorio y que cada vez se debería tender a que el tratamiento de mejoramiento integral pasase a ser realmente lo que es el área consolidad de Bogotá; hay una áreas que superan esas condiciones críticas de intervención prioritaria, que también son las que se han pasado al tratamiento de consolidación de mejoramiento o consolidación pasiva cómo se está estudiando, hay unos asentamientos de origen informal que se consideran con valores patrimoniales y que forman parte también de la memoria urbana para la ciudad; hay un tema de los predios que por englobe predial o por área cuentan con un área útil mayor a 2000 metros cuadrados, que pasarían eventualmente a formar parte del tratamiento de desarrollo, y los predios que se encuentran dentro de estas áreas estratégicas de intervención de proyectos estructurantes, detonantes, equipamientos multisectoriales, nodos urbanos, locales, metropolitanos incluso proyecto que se definan como de articulación con la región, podrían eventualmente pasar a un tratamiento de renovación urbana, o renovación o revitalización, modalidades que se encuentran en estudio para ver cómo se pueden dinamizar esos procesos y potencializar en relación con el hecho detonante y estrategias que se dan en el territorio; en cuanto a los criterios para pasar a estos hace tratamiento de renovación urbana, se empezaron a identificar unos núcleos de aglomeración de tejido incipiente o estratégico, que tiene unas características propias que son aquellas manzanas completas que dentro de las áreas delimitadas también desde el diagnóstico de economía urbana como tejido económico de aglomeraciones o tejido económico zonal, presenta una concentración mayor de actividades diferentes al residencial por manzana, que por localización también en una área no mayor a 500 metros de acceso de corredor de transporte público masivo son sectores que están asociados a los proyectos de infraestructura; son manzanas que presentan mejor o mayor disponibilidad de cobertura de servicios públicos en cuanto acueducto y alcantarillado, y donde se promueve que los proyectos e iniciativas que se den en esas áreas, formen parte de proyectos integrales y qué se presenten como planes de renovación urbana o de manera estratégica no se den procesos predio a predio, sino que se puedan dar procesos de renovación o de reactivación de manera integral para todo lo que es el núcleo identificado; en lo que tiene que ver con la condición de legalización urbanística y los procesos de legalización en suelo rural, pues una aclaración en cuanto a que la legalización el suelo rural únicamente se podrá dar respecto de aquellos asentamientos que cuenten con la orden de legalización del concejo de Bogotá en calidad de delegatario de esta función y a su vez no podrán ser legalizados los asentamientos ubicados en zonas pertenecientes a la estructura ecológica principal, suelo de protección, áreas de reserva para la construcción de infraestructura de servicios públicos, áreas de afectación para el desarrollo; en cuanto al reconocimiento edificaciones objeto de legalización urbanística se plantean unas condiciones mínimas. En cuanto a los actos de reconocimiento, se establecen obligaciones para la adecuación o reforzamiento estructural de la edificación a las normas de sismo resistencia y recientemente también salió un Decreto que determina o define unas condiciones especiales para el reconocimiento de las edificaciones que contemplan también un tema acompañamiento técnico institucional en cuanto al tema del reforzamiento estructural; se tendrán en cuenta respecto de los linderos de los predios los linderos de ls correspondiente manzana, y el desarrollo de edificaciones que se debe tener en cuenta de manera particular en las condiciones de habitabilidad, analizadas en el aparte de desarrollo de las normas volumétricas que formarán parte de esas normas por decreto reglamentario que pretendemos también desarrollar como parte del desarrollo normativo del tratamiento; hay un tema también de las cubiertas comunes, barrios donde el tema de la presencia de la quinta fachada, cómo se llama, es predominante; una altura mínima de piso también para garantizar unas condiciones de habitabilidad de la vivienda que también se trabajarían desde el programa de vivienda como vemos las condiciones mínimas o específicas de habitabilidad; condiciones de aislamiento y empates, ocupación en primeros pisos; condiciones de sótanos y semisótanos en ladera; muchas veces al ser terrenos inclinados un sótano o semisotano pasa por un piso entero y muchas de las veces en condiciones de habitabilidad que no responden con los mínimo y la incorporación de las medidas de construcción sostenible en tratamiento de mejoramiento integral, lo que supone también todo un reto para la dirección para poder garantizar también así una optimización de los consumos y no tanto de energía sino también fue la optimización de los materiales disponibles.

Toma la palabra el Director de Norma Urbana, quien señala que se ha pasado por todos los temas respecto de los cuales existen que muchas inquietudes frente a lo que venía con la reglamentación del Decreto 190, y a las propuestas que se están integrando en los elementos y los criterios de definición en esas tres modalidades que se expusieron de manera muy clara.

***4. Observaciones por parte de los miembros del Consejo***

El Director de Norma Urbana señala que, no teniendo inquietudes de parte de los Consejeros, señala entonces que iba primero la exposición y los miembros del Consejo lo tienen muy claro, sobre todo que siempre hemos querido primero abordar el tema para tener un paneo general, pero concreto en lo que se ha presentado, y en una segunda oportunidad se espera poder abordar el taller en este tratamiento, que es el taller el escenario propicio para entrar a debatir muchas de las propuestas que se han presentado acá; están hablando sobre el tema de equipamientos, Daniel Arriaga pregunta sobre este tema, pero desafortunadamente se puede establecer que en cada una de las sesiones, se busca exponer la mayor parte y la mayor cantidad de temas que tienen dentro de este modelo del componente urbano; desafortunadamente el calendario no ha permitido abarcar todos los temas; dentro de este tema de equipamientos el mismo se va a discutir en ocho días, hoy se iban a tocar principalmente los temas del tratamiento de mejoramiento integral y de los componentes de vías y espacio público; viendo la hora se observa que hoy tampoco se alcanza a abordar los tres temas, el último de los cuales era el espacio público como ejercicio articulador sobre todo en cuanto a vías y en cuanto a este tratamiento de mejoramiento integral, y las propuestas que se tienen en espacio público frente a este componente; desafortunadamente el tiempo no alcanza y se observa que respecto de los temas existe un interés grande, buscando abrir el debate en cada uno de los temas, pero desafortunadamente no alcanzó el tiempo.

Precisa la presidente del Consejo que se iba a presentar el ajuste do cronograma, ejercicio que se aborda y en el que se propone adelantar una sesión adicional si los miembros asi lo consideran, bien sea intermedia o algo así para poder suplir y discutir los temas, puestos que los mismos se deben tratar en profundidad, pero desafortunadamente también se corre el tiempo entonces, se plantea una sesión adicional, a lo cual el Director de Norma Urbana expone la modificación de las fechas, señalando que el 19 de noviembre que fue la fecha anterior, se expuso el tratamiento de desarrollo y el tratamiento de consolidación urbanística; hoy teníamos el tratamiento de mejoramiento integral, los soportes urbanos, en cuanto a espacio publico y movilidad; el espacio público pues desafortunadamente no se alcanzó a presentar, ya hay otro ajuste: para el 3 de diciembre se tenía planteado presentar el tratamiento de renovación urbana y el tratamiento de conservación y las piezas rurales; en este punto se requiere volver a ajustarlo y pasar para esa fecha, si se alcanza, tratar los tres temas: tratamiento de renovación urbana con conservación, porque estos dos tratamientos los maneja una sola Dirección, y se estaba uniendo el tema de las Piezas Rurales que lo teníamos como deuda, y para el 10 de diciembre se estaba planteando el taller del tratamiento de desarrollo y el tratamiento de consolidación junto con el tratamiento de mejoramiento integral, tratando de reunir estos tres tratamientos en el taller, y para el 17 de diciembre se tenía planteado el taller de soportes urbanos: el tratamiento de renovación urbana y el cambio climático, pero creo que ahí hay que volver a ajustar las fechas y contemplar la posibilidad, si se presenta en enero o, en una fecha a finales de diciembre antes del 31, situación que se deja a consideración de los Consejeros, dado que si se hace en Diciembre, se debería tener en cuenta que el 24 es jueves, así como el 31, situación que resulta imposible.

Plantea la Presidenta que el próximo jueves se vea el tratamiento de renovación urbana, conservación, a lo cual contesta el Director de Norma Urbana que faltan por ver equipamientos, a lo cual señala la presidenta que el 8 diciembre, si se fuera proactivos y les dijéramos que citamos una sesión intermedia y vemos equipamientos y espacio público, precisando que el 8 de diciembre es festivo, a lo cual se pregunta que hacer para previo a los talleres cerrar el tema de equipamientos y espacio público, lo cual implicaría correr los talleres, esto es el 10 de diciembre, ver equipamientos y espacio público, y tocaría entonces el 17 primer taller y el 22 el segundo taller podría ser, con el fin de mostrar los avances, por lo cual se debe reprogramar, para poder ver con todo el suficiente contenido como se está haciendo cada uno de los temas, a lo cual el Director de Norma Urbana señala la posibilidad de condensar cada presentación, pero hemos visto que cada tema tiene demasiados ítems y que ese deber de la SDP presentar esos avances en cada uno de los temas.

En razón de ello se somete a consideración los miembros si para la próxima sesión, vemos espacio público que se quedó y entretenido para terminar sería mejor espacio público y equipamientos para terminar y cerrar con el tema de soportes urbanos; y el día 10 se verían los tratamientos de renovación urbana, conservación y Piezas Rurales si alcanzamos a presentar los tres temas; y el 17 arrancamos con el taller 1º y el taller 2º lo dejaríamos para enero, propuesta que se somete a aprobación y que se aprueba por unanimidad.

Entonces la próxima semana se vería equipamientos y espacio público para cerrar soportes urbanos, el 10 diciembre se tendría tratamiento de renovación urbana, conservación y piezas rurales, y el 17 de diciembre, taller 1 y en enero taller 2, lo que implica correr una sesión a enero, porque no alcanzan los tiempos.

Señala el Director de Norma Urbana que ya se arregla el cronograma y se envía con las dos presentaciones del día de hoy.

***5. COMPROMISOS:***

Los compromisos adquiridos en el marco de la presente reunión del Consejo Consultivo de Ordenamiento Territorial, consisten en los siguientes:

* Envío del acta de la sesión del día de hoy para revisión y aprobación de los miembros.
* Envío de las dos presentaciones realizadas el día de hoy, para conocimiento de cada uno de los Consejeros
* Envío del nuevo cronograma de actividades

En este punto se da por terminada la sesión, siendo las 16:26 horas, del día 26 de noviembre de dos mil veinte (2020), y se firma por los que intervienen en ella.

**LILIANA RICARDO BETANCOURT LUIS ANTONIO GUTIÉRREZ CLAVIJO**

**Presidenta CCOT**  **Delegado por parte del IDU**

**RUTH CUBILLOS SALAMANCA MAURO BAQUERO CASTRO**

**Curadora Urbana No.1 Curador Urbano No.2**

**ANA MARÍA CADENA TOBÓN CATHERINE CELY CORREDOR**

**Curadora Urbana No.3 Curadora Urbana No.4**

**OSCAR GUILLERMO NIÑO DIANA WIESNER CEBALLOS**

**Delegado Alcaldía Mayor de Bogotá Delegada Organizaciones Civicas y E.**

**GIOVANNI RINCÓN ROMERO**

**Delegado organizaciones gremiales de Bogotá**

Secretaría Técnica

**ANTONIO EMIRO REY BAQUERO**

**Director de Norma Urbana**

**GUSTAVO ANDRÉS UQUILLAS PRIETO**

**Abogado Dirección de Ambiente y Ruralidad**