DESTRABA COLOMBIA · PROPUESTA CIUDADANA

POT de Santa Marta #2

Norma: Acuerdo 11 de 2020 · Municipal · Santa Marta
Acción propuesta: Modificar
Estado: Recibido
Etiquetas: Vivienda, Trámites, Movilidad, Economía, Seguridad
Autor: PORTO (@fport2)
Publicada: 24 de agosto de 2026
Respaldo: 0 apoyos · 0 comentarios · 0 reposts
https://www.destraba.org/propuesta/OvzJs90LFhmpmZdXh5zi

Desarrollo de la idea

Sobre los artículos 18 y 20

Fijan plazos de uno y dos años para que el Distrito priorice estudios de riesgo en varias zonas, sin ninguna consecuencia si el plazo se vence.

Sobre el artículo 23

La única vía para corregir un error de delimitación ambiental es un decreto nacional de 2017, sin ningún mecanismo local para que un propietario pida la revisión de un error puntual sobre su predio.

Sobre los artículos 25, 27, 29 y 31

Cada uno repite la misma cláusula, que toda interpretación normativa del plan deberá propender por el objetivo ambiental correspondiente, un comodín que puede inclinar cualquier duda futura hacia más restricción sin que el propietario tenga certeza previa.

Sobre los artículos 32 y 33

Le dan al Distrito la facultad de regular la producción agrícola sin ningún límite técnico definido en el propio texto, una autorización en blanco para intervenir en cómo trabaja su tierra un agricultor.

Sobre el artículo 37

Reserva 1.706 hectáreas de suelo de expansión cuya activación depende de los Programas de Ejecución futuros, sin plazo ni criterio objetivo, dejando al propietario en un limbo indefinido.

Sobre el artículo 41

Exige que las obras de mitigación de riesgo no deberán alterar el paisaje natural en lo más mínimo, un estándar absoluto y subjetivo que le da a quien aprueba el proyecto un poder casi ilimitado para rechazarlo.

Sobre el artículo 42

Los predios marcados como espacio público no pueden urbanizarse, sin aclarar si ya son del Distrito o si siguen siendo privados, y sin mencionar compensación para estos últimos.

Sobre el artículo 44

Prohíbe de forma absoluta poner rejas sobre el espacio público, quitándole a cualquier propietario colindante la posibilidad de cerrar su propia fachada.

Sobre los artículos 46, 48 y 49

Fijan plazos sin consecuencia para el Plan Maestro de Espacio Público, no aclaran cómo se paga el suelo privado que necesitan los proyectos estratégicos de parques, y no definen qué significa regularización en los planes de espacio público ocupado.

Sobre el artículo 55

En el numeral 5, repite la prohibición de rejas para colegios y centros de salud, lugares que necesitan un perímetro controlado por seguridad real.

Sobre el artículo 56

En el numeral I, los hospitales solo pueden construirse en cinco corredores específicos. En el numeral II, se prohíbe de forma total la creación de nuevos cementerios en todo el suelo urbano.

Sobre el artículo 58

Congela el uso de suelo en equipamiento para cualquier predio, incluso de iniciativa privada, exigiendo un trámite especial de traslado para poder cambiarlo después.

Sobre el artículo 61

Los grandes proyectos de equipamientos, como el Centro Administrativo Distrital y el sistema de museos, se plantean como obra y operación pública sin evaluar primero la financiación privada.

Sobre el artículo 63

Ordena por decreto una jerarquía de transporte que pone al automóvil y la motocicleta casi al final, por debajo de sistemas colectivos que el Distrito planea construir.

Sobre el artículo 65

Nombra explícitamente el modelo Desarrollo Orientado al Transporte Sustentable, DOTS, como base de toda la movilidad de la ciudad, una doctrina importada, no una decisión propia.

Sobre el artículo 66

Crea una oficina nueva, el Taller DOTS, con el único fin de implementar esa doctrina importada, gasto público nuevo y recurrente.

Sobre el artículo 67

Convierte los principios DOTS en normas urbanas concretas, imponiéndole al propietario una mezcla de usos por ideología urbanística.

Sobre el artículo 69

Autoriza expresamente quitarle espacio vial al automóvil y la motocicleta para dárselo a las ciclovías, y obliga a construir estacionamientos de bicicleta sin evidencia de demanda real.

Sobre el artículo 70

Plantea el tren ligero como proyecto de infraestructura sin mencionar en ningún momento la posibilidad de financiarlo y operarlo mediante concesión privada.

Propuesta de solución

Sobre los artículos 18 y 20

Que si el Distrito no cumple el plazo con fondos propios, cualquier privado pueda contratar y presentar su propio estudio, siguiendo una metodología que el Distrito debe publicar con anticipación y que puede aplicar un profesional acreditado. La administración tendrá un plazo fijo para revisarlo, y si no se pronuncia dentro de ese plazo, opera el silencio administrativo que corresponda a favor del solicitante.

Sobre el artículo 23

Que se cree un procedimiento distrital de revisión técnica para que un propietario pueda solicitar la corrección de un error de delimitación específico sobre su predio, con respuesta motivada, plazo fijo y decisión recurrible. La prueba que se le exija al propietario debe ser proporcional al error que busca corregir, sin pedirle un estudio costoso para demostrar un desplazamiento menor y puntual del mapa.

Sobre los artículos 25, 27, 29 y 31

Que en caso de duda genuina sobre la interpretación de una norma del plan, la regla sea que se resuelve a favor del propietario, no del objetivo ambiental de manera automática, siempre que esa interpretación siga siendo compatible con la Constitución, la ley y los objetivos ambientales que de verdad son obligatorios.

Sobre los artículos 32 y 33

Que la facultad de regular la producción se elimine o se acote a estándares técnicos objetivos y ya definidos, como vertimientos, contaminación o riesgo, nunca como una autorización abierta para decirle a un agricultor qué método usar o qué cultivar.

Sobre el artículo 37

Que se cree un derecho de iniciativa de habilitación, igual al mecanismo del artículo 21, para que el propietario de un predio en suelo de expansión pueda solicitar y financiar su propia habilitación presentando los estudios de infraestructura, servicios públicos, movilidad y gestión del riesgo necesarios, y cumpliendo las cesiones legalmente exigibles. Si el predio cumple esas condiciones, el Distrito no podrá negar la habilitación simplemente porque prefiere que la ciudad no crezca en esa dirección.

Sobre el artículo 41

Que se reemplace el estándar de no alterar el paisaje en lo más mínimo por un impacto paisajístico razonablemente mitigable conforme a parámetros técnicos publicados con anticipación, aclarando que la mitigación de un riesgo real para la vida siempre tiene prioridad sobre la

preservación estética.

Sobre el artículo 42

Que antes de aplicar cualquier consecuencia sobre un predio marcado como espacio público, se identifique si ese suelo ya es público, si existe una obligación legal de cesión que el propietario ya debía cumplir, o si se trata de una carga singular impuesta solo sobre ese predio. Únicamente en este último caso, cuando la carga sea singular y no derive de una cesión ya exigida por la ley, la vía debe ser la compra del predio o una compensación justa, financiada con venta de bienes fiscales, nunca con impuestos nuevos, y acompañada de un recorte mayor en el gasto de administración de espacio público en otro punto del plan.

Sobre el artículo 44

Que se elimine la prohibición absoluta, permitiendo que el propietario cierre y proteja su inmueble dentro de los límites de su propio predio sin invadir el espacio público, y que solo se mantenga una restricción puntual cuando exista una razón concreta y verificable de seguridad vial o circulación peatonal que la justifique.

Sobre los artículos 46, 48 y 49

Que el plazo del artículo 46 tenga una consecuencia concreta si se vence, que los proyectos del artículo 48 especifiquen desde ya quién los paga, quién compra el suelo, con qué instrumento y en qué fecha máxima, y que el artículo 49 defina con precisión qué implica la regularización, quién puede solicitarla, qué requisitos exige y qué garantías tiene el propietario actual.

Sobre el artículo 55

En el numeral 5, que se elimine la prohibición de rejas para equipamientos, con mayor urgencia en los que atienden población vulnerable.

Sobre el artículo 56

En el numeral I, que se reemplace la restricción de corredores por estándares técnicos aplicables en cualquier predio que los cumpla. En el numeral II, que se derogue la prohibición total de nuevos cementerios.

Sobre el artículo 58

Que esta restricción aplique solo a equipamientos de iniciativa pública, dejando que el propietario de un equipamiento privado cambie el uso de su predio siguiendo las normas generales de la zona. Además, que cuando un equipamiento de cualquier origen deje de cumplir la función que motivó su clasificación, el predio pueda volver al régimen general de usos de la zona sin exigir el trámite especial de traslado.

Sobre el artículo 61

Que estos proyectos evalúen primero mecanismos de financiación, construcción y operación privada, como concesión, asociación público-privada o iniciativa privada, antes de comprometer recursos fiscales del Distrito, dejando la obra y operación pública directa como última opción.

Sobre el artículo 63

Que se elimine la jerarquía de prioridad entre medios de transporte, dejando que la infraestructura se asigne según demanda real, seguridad, costos, capacidad y conectividad, no según una preferencia ideológica sobre cómo debería moverse la gente.

Sobre el artículo 65

Que se reescriban los principios de movilidad sacando toda referencia al modelo DOTS como fundamento, fundamentándolos únicamente en las necesidades reales de los samarios, sin que ninguna doctrina urbanística particular quede elevada a norma jurídica obligatoria.

Sobre el artículo 66

Que se derogue este artículo completo, y que el ahorro de gasto recurrente que genera su eliminación se contabilice como el recorte que compensa el gasto nuevo del artículo 42 de esta misma propuesta.

Sobre el artículo 67

Que se elimine la base en el modelo DOTS y se deje que cada propietario decida el uso de su predio dentro de normas de seguridad y convivencia razonables, sin que se le imponga una mezcla de usos por ideología urbanística.

Sobre el artículo 69

Que se elimine la autorización genérica de quitarle espacio vial al automóvil y la motocicleta, y en su lugar se exija que cualquier cambio en la asignación de espacio vial entre modos de transporte se sustente en estudios de demanda, seguridad y costo-beneficio, sin favorecer a ningún modo por preferencia ideológica en ningún sentido. Que la exigencia de estacionamientos de bicicleta sea proporcional a la demanda real, no un mínimo fijo.

Sobre el artículo 70

Que el desarrollo del tren ligero se condicione a un estudio previo de demanda y viabilidad financiera, y a que se estructure como una concesión privada con capital de riesgo privado. Si, cumplido ese estudio, no aparece interés privado bajo condiciones razonables, el proyecto queda fuera de los proyectos estratégicos financiados con recursos del Distrito, sin perjuicio de que un futuro Concejo pueda decidir financiarlo con fondos públicos mediante su propio acuerdo de presupuesto, decisión que este plan no puede ni pretende impedirle a quien venga después.