

FORO SOBRE LA MOVILIDAD EN BOGOTÁ D. C.

Bogotá D.C. – 7 de febrero 2013

Luis Fernando Álvarez Londoño S.J.
Vicerrector
Extensión y Relaciones Interinstitucionales
Universidad Javeriana

A pesar de que ya ha transcurrido un tiempo importante desde que nuestro sistema jurídico se preocupó por regular todo lo relativo al ejercicio de la función pública del urbanismo, primero con la Ley de Reforma Urbana en 1989 y luego con la Desarrollo Territorial Local en 1997, todo para tratar de alcanzar adecuados niveles en la calidad de la vida urbana, es evidente que todavía hay algo que no está funcionando bien en la forma como han crecido y como se han venido desarrollando desde entonces nuestras ciudades y que, en algunos aspectos, pareciera que hubiéramos sufrido importantes retrocesos.

Tal es el caso en materia de movilidad que, con el transporte, constituye uno de los principales atributos de las ciudades. Para Bogotá, y en general para las ciudades colombianas de mayor población, los problemas relativos a la movilidad y al tráfico se han tornado inmanejables y, al menos en apariencia, sin muchas posibilidades de solución en el corto plazo.

Los problemas inseparables a la movilidad urbana inciden de manera directa en los niveles de calidad de vida y de bienestar de todos los ciudadanos. Sin lugar a dudas tienen más posibilidad de ser felices quienes pueden disponer de más tiempo, por ejemplo, para compartir vida en familia, o para practicar algún deporte o para realizar actividades culturales o de esparcimiento al margen del mundo laboral, que aquellos que no cuentan con esas oportunidades. Los exagerados tiempos que la mayoría de las personas insalvablemente deben dedicar a sus desplazamientos diarios, especialmente desde sus residencias hasta sus lugares de trabajo y luego, al final de la jornada para el regreso, procuran una ostensible disminución, o pérdida en muchos casos, de esas posibilidades. Los tiempos que deben ser

necesariamente malgastados por los individuos en la normal incomodidad de un vehículo público o privado para su desplazamiento frecuente, de manera totalmente improductiva, incrementan sus niveles de angustia, de inseguridad y en general de malestar. Además, en la medida en que los sistemas de transporte deban funcionar con combustibles fósiles, entre más congestión exista y, en consecuencia, entre mayor tiempo deba gastarse en el desplazamiento de un punto a otro de la ciudad, tales sistemas resultan ser más agresivos contra el medio ambiente y a la vez más antieconómicos.

En Bogotá cada día son más insuficientes las vías primarias existentes y, sin poder ser ampliadas por no existir el espacio físico y los ingentes recursos para ello, tienen que soportar cada vez mayores flujos vehiculares debido, entre muchas otras razones, a los procesos espontáneos o provocados de redensificación urbana, amparados en la idea equivocada de algunos planificadores, especialmente de los vinculados a las últimas administraciones en el Distrito Capital, de que la ciudad debe ser cada vez más compacta y más densa y de que a cualquier costo ella debe crecer verticalmente y no expandirse hacia sus zonas periféricas.

Y mientras se ha terminado promoviendo incluso normativamente los procesos de redensificación mediante la sustitución de inmuebles unifamiliares por grandes edificios sujetos al régimen de la propiedad horizontal, incrementando la ya deficitaria relación de metros cuadrados de espacio público por habitante en el correspondiente sector, y con el auspicio de la empresa privada que ve en ellos la única posibilidad real de acceso al suelo para desarrollar el negocio de la edificación, desde hace algunos años se adoptó primero para Bogotá, y luego para otras ciudades, la medida supuestamente transitoria de la restricción al tránsito de vehículos privados (más conocida como pico y placa) con el objeto de conjurar los inconvenientes relativos a la movilidad. Y si bien inicialmente se percibieron alivios, con el transcurrir de los días, cuando se hizo evidente nuevamente el incremento en los problemas del tráfico vehicular y con ellos el hecho de que la invocada medida se hacía inocua, se intensificó la restricción cobijando más vehículos privados por día y ampliándola también a los vehículos de transporte público. Y todo ello, a final de cuentas, sin hacer nada para arreglar el problema de fondo, por completo y de manera definitiva.

Sería necesaria una reforma territorial para poder extender la ciudad bajo los términos del área metropolitana. Al interior de la ciudad se requiere una reforma que haga que las localidades sean más pequeñas y efectivamente gobernables por los alcaldes locales. Lo que hay hoy es inadecuado, piénsese no más en una localidad como la de Chapinero, o la de Ciudad Kennedy o la de Usaquén para entender la necesidad de su reducción a términos más pequeños. Esto incide de manera notable sobre la seguridad y el control del funcionamiento urbanístico, residencias, comercio y espacio público.

Los particulares, en la medida en que sus propios ingresos así lo permiten, adquieren un vehículo privado adicional para evadir los inconvenientes que individualmente les traslada la restricción. Valdría la pena interrogarse si el deslumbrante crecimiento del mercado automotriz y de los sistemas financieros asociados a la adquisición de vehículos particulares en los últimos años se debe realmente a la gestión y esfuerzos de los empresarios del sector o si, por el contrario, responde al estímulo de la demanda de vehículos particulares originado entre otras, precisamente, en la adopción de las medidas gubernamentales de restricción.

Entonces, por fuerza de las circunstancias y aun cuando ello termine no sirviendo para nada, la medida transitoria se convierte en permanente. Paradójicamente en paralelo, o de manera simultánea, y ante la evidente incapacidad de los sistemas de transporte instalados para atender adecuadamente las demandas diarias de desplazamiento de los ciudadanos, se conceden nuevas rutas a los empresarios privados del transporte en buses y se autorizan más cupos para el rodamiento de taxis. En conclusión lo que se ha venido haciendo es sustituir, en la calles, vehículos de cualquier color, lo afirmo con todo respeto, por automóviles amarillos, o por carros públicos o privados, o por lo que parece aún más increíble, por carros de escoltas que se creen los dueños del espacio público y de las vías y que se han acostumbrado a atropellar de manera además torpe al ciudadano de la calle.

Otro agravante al problema lo constituye el estado actual de las vías primarias y secundarias de la ciudad. Poco o nada han invertido las últimas administraciones en mantenimiento vial. Una vía de dos o de tres carriles usualmente se convierte en una vía de un solo carril por

cuenta de los huecos y las averías, es decir por su permanente deterioro.

El gran distractor, que opera siempre como un potente anestésico colectivo, está en las permanentes discusiones acerca de la conveniencia o inconveniencia de construir nuevos sistemas de transporte masivo en las que se supone cumplida la premisa de la participación ciudadana. Pero demostrado está que, aun cuando la ciudadanía se haya hecho partícipe en las decisiones relativas al establecimiento de nuevos, complejos y costosos sistemas de transporte masivo, cuyos fundamentos deben ser más de tipo técnico y económico que producto del simple querer colectivo, ello tampoco parece ser la solución definitiva ante la inocultable realidad de que, a mediano y a largo plazo, dichos sistemas, por modernos y eficientes que sean en un principio, terminan siendo insuficientes e ineficientes y hasta generadores finalmente de mayor congestión. Para el efecto no es sino observar en sus pocos años de operación, lo que en Bogotá ha venido ocurriendo con el sistema Transmilenio.

Una reforma administrativa del Distrito Capital aconsejaría que la responsabilidad de las grandes vías se mantenga en el IDU pero que de la conservación de las calles y vías secundarias se ocupe una secretaría de obras públicas, eliminada desde hace mucho tiempo y sin razón. De esta manera se tendría una oficina con operarios que prontamente reparen huecos y demás inconvenientes que crea su uso y deterioro.

No es que la ciudad no necesite los sistemas de transporte masivo sino que, cuando se diseñan, se financian y se construyen como una solución a los inconvenientes de la movilidad, pero de manera desarticulada con relación a los demás problemas de la urbe, termina en el muy poco tiempo siendo inoperantes, insuficientes y obsoletos.

Los problemas de la movilidad no pueden, entonces, tratarse de manera cercada, bloqueada y sitiada, ellos deben corresponder a unas decisiones y actuaciones dentro de un conjunto complejo de acciones tendientes a conjurar de manera articulada y sistémica, todos los problemas de la ciudad: el déficit de vivienda especialmente para los sectores más pobres de la población; la mala localización y distribución de equipamientos destinados a satisfacer las necesidades

colectivas especialmente en materia de educación y de salud; el déficit de otros tipos de equipamientos tales como lugares para el culto, para la recreación, para actividades culturales, guarderías, jardines infantiles; la inexistencia de parques, de zonas verdes y en general de espacio público; la falta u obsolescencia de redes para la distribución de servicios públicos domiciliarios; la inseguridad; la vida fragmentaria y la segregación socioeconómica, entre muchos otros.

Pese a que en Colombia podemos contar con un sistema jurídico urbanístico innovador y con un conjunto normativo que muchos países anhelarían tener para poder solucionar de manera real y eficiente los problemas urbanos de manera orgánica y responsable, desde luego incluido el de la movilidad, es poco o nada lo que las últimas administraciones locales se ha tratado de hacer al respecto. Política, intereses personales, corrupción no está en mis manos resolverlo, me contento simplemente con la denuncia para que quienes tienen el poder en las manos obren más bien en beneficio de la ciudad antes que esconderse en el imperio de la indiferencia frente a una ciudad que necesita de todos nosotros.

Alcaldes hubo que se asesoraron de comisiones de urbanistas expertos que colaboran en la presentación de proyectos al concejo municipal, de modo que tales proyectos facilitan la incorporación de lo que es científico a lo meramente político.

Para terminar imposible ignorar, que al amparo de fundamentalismos ciegos y con una visión de ciudad de futuro más anclada en el pasado que en un desarrollo con planeación, con visión y con respeto por el ciudadano, por la persona y por el vivir con dignidad, y que parece, no pocas veces, justificarse en todo tipo de atropellos y arbitrariedades, y en donde los objetivos de la ciudad y las decisiones de la administración pública local en materia de urbanismo no fuera, precisamente, procurar un incremento en los niveles de la calidad de vida urbana para todos los ciudadanos por igual, y simplemente porque las autoridades, tanto públicas como privadas, han preferido adoptar mecanismos tendientes a aprovechar las inequidades propias del desarrollo urbano para transferir recursos de los más ricos a los más pobres, supuestamente como mecanismo de una distribución más equitativa de la riqueza, pero, como puede fácilmente demostrarse, produciendo siempre los efectos contrarios.

BIENVENIDOS A LA UNIVERSIDAD JAVERIANA Y MUCHOS Y BUENOS RESULTADOS PARA LA CIUDAD EN FORO QUE HOY NOS CONVOCA Y QUE FINALMENTE SERÁN BUENOS RESULTADOS PARA TODOS NOSOTROS.

MIL GRACIAS.