



Noviembre 07 de 2008

ALERTA TEMPRANA DE MOVILIDAD EN BOGOTÁ

Bogotá ha avanzado en los últimos 10 años en materia de movilidad con el Sistema TransMilenio. Sin embargo, aparte de este sistema, se ha presentado un verdadero estancamiento tanto en acciones como en estrategias para mejorar esta dimensión de la calidad de vida de los habitantes de Bogotá, que cada día se ve más afectada por causa de la poca facilidad para moverse en la ciudad y la condena a la inmovilidad de la población de menores ingresos.

Algunos de estos problemas se deben a errores o vacíos en decisiones en el pasado, pero lo cierto es que casi a un año de la Administración Moreno son muy pocos los avances que se han logrado en la mayoría de los frentes. La administración se ha caracterizado por hacer permanentes anuncios de acciones que no se concretan por su inconveniencia (contraflujo por la carrera 7ª), o por su imposibilidad de implementación dada la escasa madurez del tema (Sistema Integrado de Transporte Público) o por el conflicto causado por el cambio sin previsión como lo es el que genera el mantenimiento de la red semafórica de la ciudad, entre los principales asuntos.

Los ciudadanos vemos como cada día se degrada la calidad de la movilidad en la ciudad, es decir, se aumentan los tiempos de viaje por los innumerables trancones a lo largo y ancho de la ciudad, el servicio de transporte público colectivo sigue siendo de baja calidad para los usuarios, los vehículos particulares, los taxis y las motos continúan creciendo en número contra una oferta inerte y costosa de vías, la contaminación del aire por cuenta de las fuentes móviles sigue en ascenso, la tendencia de crecimiento de la población de la ciudad continúa, la cultura de los actores en las vías (conductores de servicios público y particular, peatones, ciclistas, motociclistas, vehículos de cargue y descargue de mercancías) además de atentar contra la propia integridad contribuye enormemente al trancón.

De continuar estas tendencias sin que existan acciones concretas para frenarlas e invertir las, la ciudad – invocando una analogía médica-, se enfrenta a un problema serio de arteriosclerosis, es decir, sus calles y avenidas se obstruyen como las arterias y afectan al organismo en su conjunto y al que cuesta mucho trabajo curar, con riesgo de infartarse.

Bogotá como cualquier metrópoli concentra un alto nivel de bienes y personas que se traduce en una demanda de movilidad de gran magnitud, y la movilidad se posiciona como eje fundamental y vitalizador de la economía y facilitador de las interacciones sociales.

El Plan Maestro de Movilidad, expedido en la administración de Lucho Garzón, establece políticas acordes con estos problemas que aquejan a Bogotá y que han sufrido y sufren la mayoría de ciudades en el mundo (movilidad sostenible y competitiva; prioridad del peatón; transporte público como eje estructurador; racionalización del vehículo particular; integración modal; movilidad inteligente, socialmente responsable y orientada a resultados).

La ciudad requiere claridad y acción sobre los siguientes temas:

1. **Tren versus metro:** Aunque se encuentra en ejecución el contrato para la realización de los estudios del metro, hoy los bogotanos no tenemos claridad si ambos proyectos son viables, prima el metro sobre el tren de cercanías o viceversa. Cada vez que surgen preguntas de este tipo se refleja que aún no existen acuerdos puntuales entre los gobiernos nacional, departamental y distrital sobre el tema. Mientras que el Alcalde en sus presentaciones públicas anuncia el tren como un proyecto dentro de su gobierno, el Secretario de Hacienda en sus intervenciones públicas afirma que el tren de cercanías tiene un costo superior al metro y en



consecuencia no hay posibilidades financieras para su adopción. Estas contradicciones reflejan la falta de alineamiento sobre estos temas. ¿Hacia dónde debe dirigir sus esfuerzos políticos, financieros, técnicos y de gestión la ciudad? ¿tren, metro, Transmilenio?

- 2. Sistema Integrado de Transporte Público SITP:** Este ha sido la “sombrija” o el saco roto que se ha esgrimido para aplazar temas claves en la reorganización del transporte público. Desde la administración del Alcalde Garzón se viene sosteniendo que en el momento en que se implemente el SITP se resolverán todos los aspectos negativos del transporte público como la baja o inexistente calidad del servicio al usuario, la reorganización de rutas, la transformación empresarial, la eliminación de la guerra del centavo, la disminución de la sobreoferta, el mejoramiento de los equipos y el respeto de las normas por conductores.

El Alcalde Moreno presentó en el mes de septiembre un cronograma de implementación del SITP en el foro sobre Metro -organizado por el Programa “Ojo con Bogotá y la Región” de la Cámara de Comercio y el BID-, en el cual indicó que en el segundo semestre de este año se estructuraban los prepliegos para la licitación de la operación por zonas del SITP. Este proceso aún no se materializa y además no existe hasta el momento una fórmula concertada con el sector transportador para la transformación empresarial que requiere la operación por zonas en la ciudad.

- 3. Tercera fase de Transmilenio:** Vamos a cumplir un año de la adjudicación de la licitación para la tercera fase de Transmilenio. Las obras no han iniciado y la adecuación de vías alternas no ha sido informada a la ciudadanía junto con los planes de manejo de tráfico que son de vital importancia para evitar el colapso. El centro de Bogotá tendrá serias dificultades con el increíble volumen de buses, busetas y microbuses que tendrán que evitar la Carrera 10ª con la construcción de la Fase III; con seguridad habrá un deterioro grave de las zonas contiguas y cercanas al centro de la ciudad. La construcción de la tercera fase de Transmilenio no debería contribuir al caos en Bogotá.
- 4. Alternativa vial para la carreta séptima:** Ante la decisión del Alcalde de no tener Transmilenio por la séptima, fueron inertes los miles de millones de pesos que costó su diseño y hasta hoy no se ha presentado ninguna alternativa de movilidad para este corredor. Propuestas no muy claras como una pretronal o ampliar el contraflujo hasta la 116 o hasta la 127, sin que cuenten con estudios técnicos que las respalden, no son medidas de fondo ni envían señales de solución.
- 5. SemafORIZACIÓN:** Los semáforos son herramientas absolutamente indispensables para la movilidad de la ciudad. No es serio que hoy se argumente que el caos producido por cerca de 7.000 semáforos en mal estado¹ se deba al invierno y que se haya demorado tanto la contratación de una nueva opción para su mantenimiento y la reposición de bombillos. La administración de la red semafórica no puede tener soluciones coyunturales, debe ser permanente y continua.
- 6. Restricción vehicular:** Este año se cumplió una década del funcionamiento de la restricción de uso de vehículo particular conocido como Pico y Placa. El Pico y Placa fue una medida relativamente fácil de implementar y dio resultados a corto plazo; sin embargo, en el mediano plazo perdió cierta eficacia teniendo en cuenta que incidió en el incremento de la adquisición de

¹ Según información que ha circulado ya que la Secretaría de Movilidad no ha dado las cifras sobre esto.



vehículos -dados los bajos precios en el mercado y teniendo en cuenta que muchas familias estaban dispuestas a invertir en otro automóvil para evadir la restricción-. La dependencia del vehículo particular (por razones culturales, económicas, ausencia de oferta de transporte público de calidad) tiene una correlación directa con el incremento del parque automotor. Esta es una tendencia que sufren todas las ciudades del mundo; efectos similares se han detectado en ciudades como México D.F.² De acuerdo con el registro automotor de Bogotá, la cantidad de vehículos matriculados en la ciudad se incrementó en un 55% en los últimos seis años (10,6% sólo entre 2006 y 2007), mientras que las motocicletas casi triplicaron su número entre 2005 y 2007, pasaron de 66.000 a 95.000³.

Lo anterior significa que la congestión tiende al alza y los mecanismos de solución deben ser de fondo: la ciudad debe apuntarle prioritaria y rápidamente a una mejora sustancial en la oferta y servicio de transporte público colectivo. Mientras el ciudadano no tenga alternativas adecuadas que le ofrezcan seguridad, tiempos adecuados de viaje y calidad del servicio, el porcentaje de viajes en vehículo particular seguirá aumentando. Un sistema de transporte eficiente y de calidad puede empezar a cambiar el referente de quienes usan el vehículo particular. Paralelamente, la ciudad debe implementar campañas de educación ciudadana para el cumplimiento de las normas y la apropiación de cultura ciudadana por parte de todos los actores (conductores de servicios público y privado, ciclistas, peatones y empresas con vehículos de cargue y descargue).

Medidas como el índice de ocupación por vehículo (ocupación mínima de 2 o más personas en hora pico so pena de transitar por el carril más congestionado y tener una sanción pedagógica)⁴; los peajes para restricción de vehículos en ciertas zonas de la ciudad (Centro Histórico, Centro Financiero) acompañados de una oferta de movilidad alternativa dentro de las mismas (bicitaxis, bicicletas públicas); la facilitación del intercambio modal a través de la creación de parqueaderos vehiculares y de bicicletas en estaciones de TransMilenio y zonas clave para tal intercambio. Igualmente, la concertación con el sector privado (colegios, universidades, empresas, comercio) sobre horarios de funcionamiento, atención y labor es una herramienta que también contribuiría a la solución (flexi-time) permitiendo una distribución de la demanda a lo largo del día.

La ciudad puede avanzar hacia la sustentabilidad a través de una administración adecuada de la demanda de transporte, utilizando mecanismos que aunque pueden tener costos políticos son claves para mitigar problemas ineludibles como la contaminación y la congestión, y se encuentran disponibles en el instrumento de planificación que Bogotá definió: el Plan Maestro de Movilidad.

- 7. Chatarrización:** Aunque el señor Secretario de Movilidad manifestó en una mesa de trabajo organizada por *Bogotá Cómo Vamos* que no existe en la actualidad sobreoferta de transporte público colectivo, diversos estudios afirman lo contrario. Mediante el Decreto 115 de 2003 se definió la estrategia para la chatarrización del parque automotor de transporte público colectivo sobrante de la ciudad a través del factor de calidad, pero no se han planteado metas claras para la utilización de estos recursos y por ende, para la chatarrización. Este es uno de los temas que

² La restricción por placas también ha sido aplicada en ciudades como Buenos Aires, Caracas, Managua, Sao Paulo y Atenas.

³ Edición No. 2 del Observatorio de Movilidad de Bogotá y la Región de la CCB. 2008.

⁴ **Viaje compartido en automóvil:** (Inglés: *Carpool* o *Carpooling*) es la práctica de compartir por turnos el uso de un automóvil por dos o más personas, generalmente para viajar juntos durante las horas pico hacia el trabajo o un centro educativo. Generalmente todos los participantes son propietarios de un auto y alternando el uso de cada vehículo, economizan en gastos de viaje y contribuyen a reducir la congestión de tránsito y disminuir la contaminación del aire. La práctica de viajes compartidos es un sistema cooperativo que involucra distintos grados de regularidad y formalidad, y es una de las medidas de administración de la demanda del transporte más incentivadas en Estados Unidos, Canadá y varios países de la Unión Europea para mitigar los problemas crónicos de congestión de tránsito. Con ese propósito, en los principales corredores urbanos se habilitan carriles exclusivos para vehículos de alta ocupación (Inglés: *high-occupancy vehicle (HOV) lanes*), los cuales permiten a los participantes del sistema de viaje compartido y a los vehículos de transporte público, pasar de lado los carriles congestionados en el corredor.



se ha puesto bajo la sombrilla del SITP, y como ya se mencionó, no avanza de acuerdo con el cronograma anunciado.

8. **Transporte No Motorizado –TNM-**: No es clara la ruta futura de la promoción de la bicicleta, la peatonalización de zonas, el mantenimiento de las ciclo rutas y su integración al transporte público. Aunque por el clima de Bogotá, las distancias y la cultura de nuestros ciudadanos el uso de la bicicleta como medio alternativo de transporte puede parecer un tema utópico, la combinación de este modo con la creación de grandes zonas para peatones y ciclistas y las facilidades para cambiar de bicicleta a transporte público y viceversa, son una alternativa para mejorar condiciones de movilidad en ciertas zonas de la ciudad y modificar el referente del ciudadano al respecto. La administración debe fijar un derrotero que promocióne el TNM y contribuya a una mejor cultura y respeto por la integridad del peatón, el ciclista y el conductor.

9. **Educación y control**: El incumplimiento cotidiano de las normas de tránsito, las amenazantes y riesgosas maniobras que a diario hacen peatones, ciclistas, motociclistas y conductores de vehículos públicos y particulares refleja la falta de cultura del ciudadano, pero también deja entrever los pocos controles que se ejercen habida cuenta de un escaso número de Policías de Tránsito. Para contrarrestar infractores, educar a los actores y prevenir accidentes que atenten contra la integridad y la vida se hace necesario incrementar el pie de fuerza policial, que asciende a poco más de 300 unidades por turno de 8 horas para una ciudad con más de 1 millón de vehículos, 15.000 kilómetros de vías y casi 7 millones de habitantes.

ALERTA TEMPRANA

Como queda expuesto, la suma de todos estos factores lleva a concluir que es urgente abordar medidas de contingencia coherentes con el Plan Maestro de Movilidad y realizables en el corto, mediano y largo plazo. *Bogotá Cómo Vamos* presenta esta alerta temprana e insta a la administración del alcalde Samuel Moreno a que replantee las estrategias para mejorar la movilidad en Bogotá que le permitan obtener resultados concretos en los puntos arriba expuestos.

De la misma forma convocamos a los demás responsables de política pública en la ciudad, a los gobiernos Nacional y Departamental, así como a los transportadores y demás actores de los temas de movilidad en Bogotá, para que aporten dentro de su ámbito de competencia soluciones que mejoren la movilidad de la ciudad.

EL INVIERNO NO DA TREGUA

**Por: Pedro Nel Borja B.
Jefe de Prensa Programa Bogotá Cómo Vamos**

Traperos, escobas y baldes para recoger agua son los utensilios que más han utilizado los bogotanos en estos días debido a las fuertes lluvias que no cesan en la ciudad, las cuales han provocado inundaciones en los sectores de Nicolás de Federmán, Galerías, Barrios Unidos, Teusaquillo y Salitre.

Esta situación la vivió de cerca Paola Suárez, quien tiene un apartamento ubicado en la calle 53. Como buena ama de casa el domingo 2 de noviembre se levantó muy temprano a limpiar su hogar con el fin de



poder salir al centro comercial en compañía de su hija de 4 años. *“Nunca me imaginé que después de esa mañana tan soleada iba a llover de semejante manera”.*

La sorpresa de Paola fue mayúscula cuando vio que todos los vecinos estaban sacando agua de sus residencias y que los parqueaderos se encontraban totalmente inundados. *“Casi no puedo llegar debido a los grandes charcos que se formaron en las calles, pero lo peor fue cuando abrí la puerta de mi casa y vi como flotaban los muebles, lo destrozado que estaba el techo y lo mojadas que estaban las paredes. Me tocó remodelar a la fuerza”.*

Esta enfermera tendrá que invertir más de 3 millones de pesos para reponer los daños que le dejó el invierno y para asegurar su vivienda de los posibles estragos de nuevas lluvias, que según el Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales (Ideam) se prolongarán hasta mediados de diciembre. En este sentido es probable que el comportamiento atmosférico sea tiempo seco durante las horas de la mañana y humedad en la tarde.

Hasta el momento el invierno en Bogotá ha dejado 17 sótanos inundados, más de 50 viviendas afectadas por la lluvia y la caída de varios árboles en la Avenida Caracas entre calles 50 y 72. En el caso específico de las inundaciones de los parqueaderos de seis apartamentos del barrio Nicolás de Federmán, el Acueducto informó que éstas se presentaron porque los sistemas de bombeo interno de los edificios no funcionaron debido a la falta de electricidad en el sector.

RECOMENDACIONES PARA EVITAR INUNDACIONES

Ante las fuertes lluvias, que superan el promedio de los últimos 5 años, la Empresa de Acueducto de Bogotá recomendó a las administraciones de los edificios realizar mantenimientos periódicos a los sistemas de bombeo de los sótanos, verificar el estado de los sistemas eléctricos y cuidar que las rejillas de desagüe permanezcan libres de basuras y desechos; esto con el fin de evitar las emergencias ocurridas en días pasados.

Así mismo, y para prevenir el impacto del invierno en los puntos críticos de Bogotá, la EAAB construye colectores de aguas lluvias en las localidades de Bosa y Fontibón, mantiene interceptores de aguas residuales en Tunjuelito y lleva a cabo la instalación de redes de alcantarillado sanitario y pluvial en Bosa, Suba Fontibón y Kennedy. Sectores que al estar ubicados por debajo del Río Bogotá son vulnerables a las inundaciones. Igualmente, en los próximos cuatro meses la entidad realizará obras de mantenimiento en los túneles de Chingaza, el Tanque de Santa Ana y la Conducción Santa Ana, ubicada en Usaquén.

“Este plan de obras, en las que el Acueducto está invirtiendo cerca de 900 mil millones de pesos, se complementa con los operativos preventivos realizados durante todo el año al sistema de alcantarillado, que han evitado grandes emergencias en la ciudad a pesar de las intensas lluvias de las últimas semanas”, aseguró el gerente general de la EAAB, Jorge Enrique Pizano Callejas. Es importante resaltar que los trabajos no afectarán el servicio de agua para ningún sector de la ciudad, ni siquiera en las zonas aledañas a los sitios donde se llevarán a cabo los arreglos.

LO QUE FALTA POR HACER

Para el coordinador del **Programa Bogotá Cómo Vamos**, Carlos Córdoba Martínez, aparte de todas las obras que tiene presupuestadas la EAAB, es imprescindible que la entidad tenga información actualizada sobre el estado de la red de alcantarillado pluvial con el fin de saber exactamente en dónde se deben reemplazar las tuberías y analizar con mayor precisión el impacto del invierno en Bogotá, para contrarrestar sus efectos de la manera más rápida y efectiva posible.

Córdoba también recomienda hacer énfasis en la cultura ciudadana para que las personas eviten arrojar basuras o desechos a las alcantarillas y tomen consciencia de realizar las adecuaciones necesarias en



sus hogares y así prevenir las inundaciones. Sin embargo, es consiente que en el mundo ya existen tecnologías en la materia *“las cuales se pueden implementar en Bogotá, teniendo en cuenta que se pueden destinar recursos para esto y considerando las tragedias que sufren las personas cuando llueve con alta intensidad, lo que en últimas redundaría en el mejoramiento de la calidad de vida de la gente”*, aseguró el coordinador de Bogotá Cómo Vamos.

SABÍA QUE...

* Las lluvias en los primeros nueve meses de este año presentaron un incremento del 60 % en comparación con el año pasado. Entre el primero de enero y el 30 de septiembre de 2007 cayeron 549 milímetros de agua, mientras en ese mismo lapso del presente año se contabilizaron 872,7 milímetros.

* Según Jorge Enrique Pizano, Gerente de la EAAB, un aguacero como el presentado el pasado 2 de noviembre sólo ocurre una vez cada 50 años y ese fue el principal motivo de la inundación. *“Se midieron 42 milímetros de lluvias en 34 minutos. Cayó toda el agua de un mes”*, aseguró.

* El prolongado período de lluvias ha incidido en un aumento del 6% de los menores de cinco años afectados por Enfermedades Respiratorias Agudas. Es así como en el primer semestre del 2007 las 104 salas ERA atendieron 20.544 casos. En esa misma fracción de este año los afectados ascendieron a 21.798.

SUGERENCIAS PARA PREVENIR INUNDACIONES

* No arroje a los ríos y quebradas desechos y material de escombros. Estos se acumulan causando represamientos y generando inundaciones.

* Denuncie ante las autoridades el uso de explosivos en terrenos de cantera. Durante el periodo de lluvias, el manejo indebido de estos elementos puede causar grandes deslizamientos.

* No genere quemas, no tale árboles. La erosión en los terrenos afectados por estos fenómenos facilita que en estas épocas de invierno la filtración de agua origine desprendimientos del suelo.

* No permita que desechos y escombros se acumulen en zonas de ladera. Con los aguaceros, este tipo de elementos taponan desagües y cauces de agua, produciendo inundaciones y avalanchas.

* No deteriore, ni destruya los jarillones (muros de contención) sacándoles el material para ser utilizado en construcciones. Ellos protegen la vida de las personas que habitan en puntos donde históricamente se desbordan los cauces de las corrientes de agua.

* Impida que los colectores de agua se taponen con desechos, organícese con sus vecinos y límpielos periódicamente, sobre todo en época de invierno.

* No saque la basura en horas en que no va a ser recogida por las empresas de aseo. Por lo general estas bolsas se rompen y con los aguaceros, las aguas acumulan estas basuras en los sumideros, generando en pocos minutos represamientos e inundaciones.

Fuente: Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá.



MENOS RETÓRICA Y MÁS ACCIÓN

Por: Carlos Córdoba Martínez
Coordinador del Programa Bogotá Cómo Vamos

Una de las conclusiones más contundentes que quedaron del Seminario Internacional Ciudades y Ciudadanía es que nuestras ciudades deben tener menos retórica y más efectividad en los instrumentos de planeación y gestión pública. Muchos de nuestros alcaldes siguen actuando como si estuvieran aún en campaña y dedican buena parte de su tiempo a seguir haciendo promesas antes que a ofrecer avances de su gestión. En el seminario salieron a relucir cinco recomendaciones para avanzar en este sentido.

En primer lugar, las administraciones deben lograr un enfoque integral de gestión para la ciudad, los énfasis en un tema que fue importante en la campaña o por el cual el Alcalde quiere ser reconocido no deben sacar de la agenda pública que la ciudad es una totalidad y que se debe generar mayor coordinación e integralidad en la gestión; un ejemplo claro para Bogotá sería la necesaria articulación entre los sectores de Hábitat y Planeación que hoy trabajan por rieles paralelos.

Una segunda conclusión apunta a una mayor conexión entre la planeación y la gestión. Los planes de desarrollo o los de ordenamiento territorial muchas veces terminan formulándose porque la Ley obliga a hacerlo, pero no porque se conviertan en el derrotero de la gestión. A finales del 2006 se expidieron en Bogotá 16 planes maestros de equipamientos y servicios; sería útil saber cómo va la ejecución de los mismos y la articulación con el plan de desarrollo de la actual Administración, en especial con las decisiones que se están tomando en temas como movilidad, seguridad o manejo de residuos sólidos.

En tercer lugar está la necesidad de avanzar más rápidamente hacia una gestión y presupuesto por resultados. Los retrasos en la ejecución presupuestal y las asignaciones de partidas presupuestales "al ojo" son muy comunes aún en grandes ciudades, sin contar que los aparatos que se han montado para hacer efectiva la gestión se han convertido en un trámite más que deben sortear las burocracias antes que en herramientas efectivas para priorizar gastos o administrar los ritmos de ejecución. En relación con lo anterior, se encuentra la cuarta recomendación que tiene que ver con adoptar estándares de calidad en la gestión. Si estos no existen, nunca sabremos si la Administración es eficiente, y, lo que es peor, se deja la puerta abierta a la corrupción.

La quinta conclusión tiene que ver con la rendición de cuentas basada en la iniciativa de los ciudadanos. Aunque los alcaldes han avanzado en el tema, poco a poco esta tarea se ha convertido en un show promovido por las mismas administraciones desde sus oficinas de prensa, antes que en ejercicios conscientes de responderle a la ciudadanía sobre sus preocupaciones en términos de calidad de vida.

Por último, es necesario avanzar en los procesos de descentralización y participación ciudadana. Tal vez esto sea lo que más motive el título de esta nota, ya que es mucha la retórica que existe sobre estos temas, pero muy pocas las acciones concretas. A la anterior y a la actual administración de Bogotá no le ha faltado discurso sobre la importancia de hacer descentralización, pero han carecido de proyectos concretos en este frente.

Algunas ciudades en el pasado han realizado serios ejercicios de presupuesto participativo, como Pasto o Medellín, que lo continúan haciendo al punto de convertir el tema en política pública. Barrancabermeja, por ejemplo, está desarrollando este año dicho ejercicio con importantes dinámicas para la democracia local; pero la mayoría de las ciudades, incluyendo a Bogotá, se han quedado más en simulacros de participación que en acciones concretas. Para nuestras ciudades es urgente avanzar en la materia.



[Boletín Virtual Bogotá Cómo Vamos – Noviembre 2008](#)