

‘MOVILIDAD POSITIVA’: GRAN RETO DE BOGOTÁ

Por: Yadira Cienfuegos

Grupo de Apoyo Concejo Cómo Vamos

El Concejo de Bogotá inició desde el pasado 3 de marzo, los debates de Control Político frente al tema de movilidad en la ciudad. El primero de éstos, realizado por la Bancada Liberal, en cabeza de los Hs.Cs. Gilma Jiménez y Jorge Durán, dejó claros los errores e inconsistencias en la información suministrada por la Administración Distrital con respecto a la construcción del Metro para Bogotá.

En este orden de ideas, el debate giró en torno a las declaraciones del Secretario de Hacienda, Juan Ricardo Ortega, dadas al diario El Tiempo el pasado 20 de enero, donde sin hacer referencia a la fuente, aseguró que el Metro tendría un costo de 4 billones de pesos. El funcionario aclaró que esta información fue suministrada por un grupo de expertos del Banco Mundial que le permitieron realizar un cálculo promedio, pero que aún faltan estudios que determinen aspectos como *“el diseño del proyecto, acceso a predios, material rodante, densidad por metro cuadrado de usuarios, forma de financiación y plazos de amortización; todos los cuales estarían determinados por la visión de ciudad que se quiere plantear”*.

Al respecto, el concejal Jorge Durán afirmó que aún sin conocer estos datos, es innegable desde ya que *“la ciudad no tiene la capacidad de endeudamiento para este mega proyecto”*. Planteamiento que concuerda con el déficit presupuestal que tiene Bogotá cercano a los 80 mil millones de pesos, según el Secretario de Hacienda, Juan Ricardo Ortega.

Y aunque para Ortega lo mejor es priorizar las inversiones y limitar la contratación, *“de tal forma que no haya necesidad de endeudarse y así garantizar recursos para el Metro”*, el concejal Durán no es tan optimista y en su concepto *“el 100% de este proyecto debe construirse por medio de una concesión, es decir, sin invertir recursos del Distrito”*.

Todo lo anterior evidencia que la construcción del Metro cuenta con un sinnúmero de variables que cuestionan tanto su efectividad para solucionar el problema de movilidad en Bogotá como su viabilidad; sin contar que éste mega proyecto pasa por alto el problema de la semaforización en la ciudad.

LOS ‘OJOS’ DEL METRO

En medio de esta discusión el Secretario de Movilidad, señala que la construcción del Metro se encuentra incluida en el Plan Maestro así como en el Plan de Desarrollo, y que su financiación estará basada, en buena parte, en el perfeccionamiento del recaudo de la cartera de tránsito, que al mismo tiempo se repartirá en el mejoramiento de la infraestructura vial. Por ello, Villegas muestra su apoyo a los ‘detectores electrónicos de infractores’ que combinan la pedagogía con una mayor represión a los conductores transgresores de la ley.

Estos aparatos, denominados ‘ojos electrónicos’, serán instalados por toda Bogotá para que realicen un seguimiento las 24 horas del día y así detectar a las personas que violan las normas de tránsito, el pico y placa o a quienes se pasan los semáforos en rojo; lo cual, tiene como objetivo la disminución de accidentes, optimizar la movilidad y fortalecer la cultura ciudadana. Con la instalación de estos dispositivos, la Administración Distrital espera que al finalizar este año el recaudo por concepto de infracciones de tránsito haya aumentado entre 50 y 60 mil millones de pesos; y para el 2009, entre 150 y 200 mil millones de pesos.

Por último, Villegas pidió excusas ante el Concejo de Bogotá por las declaraciones dadas al periódico El Tiempo, donde aseguraba que los recursos del impuesto de valorización estarían destinados para tapar huecos. *“Dichos recursos no pueden tener otra función que la construcción de vías y obras de infraestructura, que en total suman 137 para los próximos 10 años”,* concluyó.

LA ‘MOVILIDAD’ DEL DEBATE

Bajo este panorama, los concejales Durán y Jiménez, promotores del debate, recalcan a la Administración la necesidad de que indique cuáles serán las bases para el futuro de la movilidad en Bogotá, ya que no es muy claro si se está planeando un modelo integrado de transporte o el desarrollo del Metro como único eje de movilidad.

En este sentido, los concejales del Partido Liberal centraron el debate de Control Político, referente a Movilidad, en temas como:

- **Concepción de la Ciudad:** Modelo de Bogotá que tiene la actual Administración.
- **Financiación del Metro:** Preocupación por pensar como única fuente de crédito al Banco Mundial; por ende, necesidad de buscar otras alternativas.
- **Tarifa Económica e Integral del Metro:** ¿Cómo se va a subsidiar el proyecto? Según la H.C. Jiménez, la Administración Distrital debe informar cuáles son los sacrificios que hará la ciudad, ya que *“no existe ningún metro en el mundo, que teniendo una tarifa económica para el usuario, se pague sólo con el tiquete”*.
- **Oficina del Metro:** Creación de una entidad encargada de la administración del proyecto.
- **Transporte en Bogotá:** Exposición de fallas evidentes como la clonación de taxis, el aumento de las motos, la baja chatarrización, la saturación del servicio público de transporte y el aumento de la congestión. Situaciones que no se han solucionado a pesar del cambio de la Secretaría de Tránsito a la Secretaría de Movilidad.
- **¿Metro por la Séptima?** Análisis de una calzada oriental que iría desde Kennedy hasta la carrera séptima con calle 72 para bajar a la Localidad de Engativá. De acuerdo con la H.C. Jiménez *“queda la sensación de que no habrá Metro a lo largo de toda esta importante vía así lo haya prometido el Alcalde en campaña electoral”*.

ANTECEDENTES EN BOGOTÁ

Este tipo de debates, de carácter preventivo y temprano, no son novedosos dentro del Concejo de Bogotá, ya que el tráfico, la degradación del espacio público y la inseguridad, están inmersos en la agenda de la ciudad desde la década de 1970. No obstante, es a principios de la década de 1990, cuando el primer Alcalde electo por voto popular, Andrés Pastrana, realiza una estrategia de movilidad urbana integrada a varios temas, transformando radicalmente el panorama de este aspecto en la ciudad. Desde ese entonces, cada Administración se ha preocupado por trabajar el tema de movilidad teniendo en cuenta el establecimiento del espacio, el transporte público, las aceras y las ciclovías.

Sin embargo, el tema no cobró gran importancia hasta la administración de Enrique Peñalosa (1998 -2001), quien en su Plan de Desarrollo propuso la creación de un sistema integrado de transporte masivo, que

además impulsara un proceso de renovación y modernización urbana para Bogotá. Fue así como se implementó Transmilenio, el programa de restricción vehicular 'Pico y Placa' y la realización de mejoras en el centro de la ciudad, tales como la peatonalización de la Av. Jiménez, la recuperación de San Victorino y la demolición del llamado 'cartucho' para construir el Parque Tercer Milenio.

Por su parte, el ex alcalde Antanas Mockus, tras la ejecución del programa 'Movilidad Inteligente', logró disminuir en 20 % los tiempos de desplazamiento en los capitalinos. En la Administración de Luis Eduardo Garzón no se encuentran avances significativos en el tema.

Según el arquitecto de la Universidad de los Andes, Arturo Ardila, actualmente *"el 63% de la malla vial de Bogotá se encuentra en mal estado, los recursos se gastan de manera inadecuada e ineficiente, los puentes están mal diseñados y el sistema de semaforización y señalización no es totalmente eficaz; a pesar de la creación de la creación de la nueva Secretaría de Movilidad"*.

Es importante entender la movilidad, a nivel urbano, como la capacidad que tiene un ciudadano para desplazarse y acceder a diferentes lugares. La movilidad es eficiente, por ejemplo, cuando una persona camina 10 cuadras, toma un bus que lo desplaza en 20 minutos a su lugar de trabajo y dicha rutina se cumple diariamente. En el caso contrario, la movilidad es deficiente si una persona tiene que caminar tres kilómetros, desplazarse 2 horas en cualquier tipo de transporte y caminar 15 cuadras más para llegar a su destino.

La Movilidad en el Plan de Desarrollo "Bogotá Positiva"

El documento, que trabaja sobre la armonización del sistema vial con el peatonal, propone: "Transporte Positivo", "Vías para la Movilidad" y "Sistema de Información de Movilidad". En este sentido, el Plan propone articular el sistema de transporte colectivo con Transmilenio y Metro, jerarquizar las vías, realizar un recaudo centralizado de tarifas, reponer tempranamente los vehículos y disminuir la circulación innecesaria de taxis, entre otros.

El Plan Maestro de Movilidad

Fue adoptado por la actual administración mediante el Decreto 319 de 2006. Las principales iniciativas del documento son: la articulación de un Sistema Integrado de Transporte, el establecimiento de corredores viales para la operación de rutas y la conformación de corredores de actividad logística para mejorar la movilidad en Bogotá.

EL MOTOTAXISMO NO VA

Por: **María Andrea Sánchez**
Grupo de Apoyo Concejo Cómo Vamos

El 'mototaxismo' era la solución a los problemas de movilidad en Bogotá para los concejales Carlos Ferreira, Felipe Ríos y Jorge Duran, quienes presentaron el pasado 2 de marzo una proposición para reglamentar el tema.

Este proyecto, que sugería el uso de la motocicleta como medio de transporte público de pasajeros, buscaba mejorar la accesibilidad de los estratos menos favorecidos a toda la ciudad, brindar confianza y seguridad tanto a los pasajeros que hicieran uso del servicio como a quienes lo prestaran y mitigar la insuficiencia de malla vial que tiene Bogotá.

No obstante, dentro del Cabildo Distrital se aludió que la motocicleta, como medio de transporte individual y/o público, no cuenta con las suficientes garantías de seguridad para las personas. Y a pesar que la iniciativa ha sido implementada con éxito en otras partes del mundo como Alemania, Brasil y España, el Concejo no la acogió para promoverla en Bogotá, por tanto no pasó a segundo debate y fue archivada como ponencia negativa.

LOS 'PROS' DEL MOTOTAXISMO

Según el Concejal Ríos, la motocicleta es el medio de transporte más utilizado por los estratos 1, 2 y 3. Teniendo en cuenta lo anterior, y la facilidad que tienen las personas de estos sectores para adquirir fácilmente una, la iniciativa pretendía disminuir los niveles de desempleo en la ciudad, puesto que les concedía desarrollar a los habitantes menos favorecidos de Bogotá una actividad legal y regulada con la cual pudieran suplir sus necesidades básicas.

De la misma manera, el proyecto tenía en cuenta la existencia de zonas capitalinas donde el cubrimiento del servicio de transporte público es mínimo o nulo, tanto por razones de lejanía como por la insuficiencia de vías de acceso. En este sentido, el 'mototaxismo' proyectaba suplir dicha demanda, contribuyendo además a la conservación del medio ambiente, puesto que las motocicletas no emiten ningún tipo de gas tóxico, como si lo hacen los automóviles y sus derivados.

SEMÁFORO EN ROJO A MOVILIDAD EN BOGOTÁ

Por: Yadira Cienfuegos

Grupo de Apoyo Concejo Cómo Vamos

El Cabildo Distrital inició, el pasado 26 de marzo, un debate centrado en la semaforización, aspecto crucial para la movilidad en Bogotá. De acuerdo con la Bancada del Partido Cambio Radical, en cabeza de los Hs.C.s María Angélica Tovar, Clara Lucía Sandoval y Orlando Castañeda, existen serios problemas tanto en el manejo de los recursos como en la efectividad de los semáforos en la ciudad. Razón por la cual, los concejales resaltaron aspectos como:

- La necesidad que la Secretaría de Movilidad sea el ente regulador del sistema.
- La prioridad de modernizar el sistema de semaforización como se ha hecho en Cartagena, Barranquilla y Envigado.

No obstante, según la concejal Tovar, la denuncia más preocupante es la presunta ilegalidad del convenio firmado con la ETB para que operara los semáforos de Bogotá, ya que *“no se hizo a través de una licitación sino a puertas cerradas”*. Por ende, el debate giró en torno a la idoneidad de dicha empresa para manejar el sistema.

Al respecto, la Bancada de Cambio Radical hizo referencia a que el 49% de las fallas en los semáforos responde a que el cableado de interconexión es obsoleto y no presenta signos de operatividad para la ciudad, debido a que la ETB, que tiene el monopolio de otros convenios como en el alquiler de la canalización, ha descuidado el mantenimiento de la red de telecomunicaciones. En este sentido, dentro de la Corporación se propuso realizar una modernización del sistema con fibra óptica; proyecto que podría costar 70 mil millones de pesos aproximadamente.

Al final, el debate se aplazó por la necesidad de escuchar respuestas por parte de Rafael Orduz, Gerente de la ETB. Sin embargo, los concejales asistentes resaltaron la necesidad de atender este problema con ojos críticos para lograr mejoras importantes en la movilidad de la ciudad; ya que en otras palabras, la semaforización es uno de los cuellos de botella para el fácil desplazamiento por las vías de Bogotá.

¿BANCADA DE MUJERES?

Por: **María Eugenia Sosa**
Grupo de Apoyo Concejo Cómo Vamos

La Bancada de Mujeres dentro del Concejo de Bogotá es una realidad. El pasado 11 de marzo del 2008, en el marco de la conmemoración del día de la mujer y 50 años después de que se estableciera la igualdad jurídica entre género, las honorables concejales del Cabildo Distrital respaldaron una agenda conjunta a favor de la defensa de los derechos de las mujeres, la promoción de su participación política y el fomento de los siguientes temas:

- Superar las condiciones de pobreza con la promoción de procesos empresariales.
- Alfabetización jurídica, que permita reconocer derechos y deberes de las mujeres.
- Facilitar el acceso tanto a la justicia como a la vida laboral, tras la ruptura marital.
- Prevención del abuso sexual en adolescentes, niños y niñas.
- Disminución del embarazo adolescente.

La Bancada de Mujeres, que representa el 20% de la Corporación, está conformada por las Hs.C.s Gilma Jiménez Gómez, Ángela María Benedetti Villaneda, Clara Lucia Sandoval Moreno, Lilliana De Diago, Martha Esperanza Ordóñez, María Angélica Tovar Rodríguez, Nelly Patricia Mosquera y Ati Seygundiba Quigua Izquierdo.

Se espera que esta iniciativa cuente con una exitosa gestión en espacios como el Plan de Desarrollo de la ciudad, los proyectos de acuerdo presentados y los debates de control político; que las concejales respalden este tipo de iniciativas superando los intereses y diferencias tanto ideológicas como partidistas que cada una de ellas pueda tener; y así mismo, lograr el apoyo de los concejales hombres que son mayoría en el Cabildo Distrital.

Para lograr lo anterior, se requiere de una alta gestión política hacia la búsqueda de acuerdos que permita, a las 9 concejales con el apoyo de toda la Corporación, responder con acciones específicas a sus electoras y las organizaciones de mujeres frente a las situaciones que a diario vulneran los derechos de este género en Bogotá.

EL CAMINO HACIA LA BANCADA

En el período constitucional anterior se realizaron algunas reuniones entre las concejales donde se establecieron los primeros acuerdos a favor de la iniciativa y se dieron a conocer las diferentes opiniones al respecto. No obstante, sólo hasta comienzos del mes pasado, la H.C. Soledad Tamayo, del Partido Conservador, logró conformar una agenda conjunta después de varios días de perseverar en el proyecto.

Es importante resaltar, que la Bancada de Mujeres no es un hecho aislado. Por el contrario, hace parte de la necesidad de fortalecer los procesos de participación política de este género, que por años han presionado diversos sectores. Por tanto, la iniciativa es el resultado de la colaboración conjunta de todas las concejales y la Consejería Presidencial para la Equidad de la Mujer, quien además promovió en octubre del 2005, el "Pacto para la Inclusión Efectiva de las Mujeres en la Política"; proyecto que busca potenciar su papel en la democracia e inclusión efectiva en espacios de poder formal.

Como consecuencia de este proyecto se creó la Bancada de Mujeres en el Congreso de la República, que a pesar de representar sólo el 9% de los 268 legisladores que integran la Institución, sirvió de inspiración al modelo conformado en el Concejo y ha mostrado avances importantes en la discusión y aprobación de proyectos de ley que incluyen temas como:

- Erradicar la violencia en contra de la mujer.
- Garantizar los derechos laborales y sociales de madres comunitarias
- Reformas constitucionales que garanticen la representación política de las mujeres.

Este tipo de proyectos, que cuentan con la sensibilización nacional, demuestran el interés de las mujeres del país por lograr que las convenciones firmadas por el estado colombiano, incluyendo los Objetivos del Milenio, sean cumplidos en su totalidad y formen parte de la realidad que vive la nación.

Las Mujeres y el Concejo

En 1958 fue elegida la primera mujer concejal. María Currea de Aya, quien fue presidenta del Cabildo Distrital en 1959, se destacó por promover los derechos de las mujeres. En el 2005 se creó en su honor la "Orden Civil al Mérito María Currea de Aya" con el grado cruz de oro. Este año, Ingrid Betancourt obtuvo dicha condecoración por la trayectoria tanto política como social que construyó en Bogotá y porque representa la mujer valiente y decidida que ha sacrificado todo por su país.

FRENO AL HUMO DE LA MUERTE

Por: Andrea Mantilla

Grupo de Apoyo Concejo Cómo Vamos

La sociedad está acostumbrada a encontrar por las calles, frente a los colegios, en las tiendas y parques, a menores de edad que atentan contra su salud cuando consumen el humo de la muerte, mejor conocido como cigarrillo. Lo asombroso es que esta problemática ya no asombra a nadie.

En muchas ocasiones, este vicio es un símbolo de rebeldía que utilizan los jóvenes para expresar su derecho al libre desarrollo de la personalidad. El problema ocurre cuando los menores prueban el cigarrillo por seguir una moda, tal y como lo asegura Natalia, una niña de 14 años estudiante del Colegio Distrital Manuelita Sáenz: *“Fumo porque si no mis amigas me dejan fuera del parche. Todos mis amigos ya lo han probado y uno se siente como relajado. El cigarrillo me ayuda cuando estoy estresada o de mal genio”*.

Según la Organización Mundial de la Salud, el 30% de los niños bogotanos, entre los 13 – 15 años, son fumadores. Realidad que es preocupante si se tienen en cuenta las fatales consecuencias que produce el consumo de cigarrillo, entre las que se encuentran: cáncer de pulmón, enfermedades cardíacas y respiratorias, prevalencia de úlcera péptica gastroduodenal y producción de arrugas.

Ante esta problemática, que ataca a todos los bogotanos en general, la Concejal Soledad Tamayo presentó ante el Cabildo Distrital, un proyecto de acuerdo para regular y prohibir tanto la publicidad como el mercadeo de cigarrillos en los siguientes espacios:

- Establecimientos educativos.
- Escenarios deportivos y recreativos.
- En lugares destinados a espectáculos.
- En vías y espacios públicos.
- En sitios abiertos al público.

La iniciativa pretende que las entidades del Distrito eviten el patrocinio de las empresas fabricantes de cigarrillos y tabaco, lo cual fomenta su venta, consumo y comercialización; prohíbe la entrega de elementos publicitarios, relacionados con el tema, a menores de edad, tales como llaveros, maletines y camisetas, entre otros; y plantea que el menor sorprendido consumiendo cigarrillo o vendiendo productos relacionados con el tabaco, deberá ser llevado a la estación de policía, o en su defecto, a la defensoría de familia, donde sólo podrá ser recogido por sus padres.

La propuesta estará acompañada de una fuerte campaña educativa para formar y advertir a la juventud sobre los riesgos y perjuicios que el cigarrillo tiene en la salud. Igualmente, la Concejal Tamayo propone crear 'Unidades de Deshabitación al Tabaco' como un programa de apoyo y rehabilitación al fumador activo.

Por ahora, sólo se espera el debate en plenaria de este proyecto, que en su primer debate tuvo una muy buena aceptación y apoyo por parte de los concejales.

APUESTAS Y RETOS DE LOS COMEDORES COMUNITARIOS EN SAN CRISTÓBAL

Por: Pedro Nel Borja B.

Periodista Bogotá y Concejo Cómo Vamos

El pasado 14 de marzo, el Proyecto Bogotá Cómo Vamos realizó, en asocio con los medios locales de San Cristóbal: Ciudad y Región, Canal Comunitario del Sur y Agenda sur; el balance de resultados del Plan de Desarrollo Local en materia de Calidad de vida alimentaria a través de la ejecución local del programa Bogotá Sin Hambre en el periodo 2004 – 2007. Este primer ejercicio de diálogo público local, fue convocado en el marco de un proyecto piloto financiado por la agencia de cooperación “Nacional Endowment for Democracy – NED”.

En este espacio se evidenció que San Cristóbal es la localidad con más inversión a nivel local en comedores comunitarios. Esto da cuenta que las necesidades básicas alimentarias de la población son muchas, ya que la mayoría de la población vive tanto en estratos 1 y 2, y un pequeño porcentaje en estrato 3. Por esta razón, la ciudadanía valora y aprecia el servicio ya que se le está solucionando un problema vital.

En este sentido, es importante recordar que el Plan de Desarrollo tenía como meta garantizar anualmente el 100% de la cobertura de complementos alimentarios para los niños de los niveles de preescolar y básica primaria y el 15% de los jóvenes de básica secundaria de las instituciones educativas distritales de la localidad; y por otro lado, formar en nutrición y hábitos de vida saludable a 3000 personas.

Al respecto, la alcaldesa de la localidad de San Cristóbal, Elsa Hernández, aseguró que estas metas se sobrepasaron en un 47%, teniendo como punto de partida que dentro de las UPZ's de la localidad se han construido 22 comedores comunitarios por parte del Fondo de Desarrollo Local, 13 de la Secretaría de Integración Social, 7 del Instituto Colombiano de Bienestar Familiar y 3 del Idiprom; asegurando así, 5 millones de refrigerios para 16 mil estudiantes, y pasar de 3470 usuarios de los comedores en el año 2004 a 6200 en 2007.

Otro de los logros importantes para la Alcaldesa, es que los comedores están siendo operados por las mismas personas de la Localidad de San Cristóbal, lo cual ha garantizado la transparencia en la ejecución de los recursos y ha estimulado a los actuales operarios para que se profesionalicen en la materia. Por tanto, la Alcaldía Local está gestionando convenios con diferentes universidades de la ciudad para brindarles capacitación y así poder otorgarles el título de Ingenieros de Alimentos.

Uno de los retos pendientes es el tema de la focalización, puesto que muchas personas de estrato 3 están utilizando los servicios de los comedores comunitarios sin necesitarlo verdaderamente. Por su parte, la alcaldesa Hernández asegura que estas personas *“por tener una casa, no quiere decir que puedan comer sanamente”*. No obstante, se comprometió a reforzar las visitas domiciliarias que tienen como objetivo focalizar a la gente necesitada para que reciba la ayuda de los comedores.

OBJETIVOS POR ALCANZAR

Por su parte, el representante de la Secretaría de Integración Social, Luís Antonio Ortiz, resaltó la cobertura tanto de las Canastas Comunitarias 'Chis' que actualmente son entregadas a más de 1500 familias, como de los comedores comunitarios de esta entidad que atienden a 4500 personas. Sin embargo, llamó la atención sobre el fortalecimiento de la gestión local integral para mejorar las redes de los comedores y garantizar el derecho a la alimentación de la población de San Cristóbal.

Frente a esta problemática, para la representante de la Junta de Acción Local, Gloria Castillo, a pesar de todos los proyectos alimentarios que existen dentro de la localidad, son *“altas las cifras de desnutrición en niños de 1 a 5 años”*. Por tanto, la edil propone ser más rigurosos en la selección de los alimentos para garantizar su calidad, y de esta manera, el total aprovechamiento de los nutrientes en las personas.

A NUTRIR SOBRE...

Para el nuevo Plan de Desarrollo 'Bogotá Positiva' tiene, entre otros retos: promover el mayor desarrollo de acciones complementarias a los comedores comunitarios, incentivar la sostenibilidad de los mismos por parte de organizaciones sociales de la localidad y desarrollar procesos de articulación con la Secretaría de Integración Social, el ICBF y el sector privado prestador del servicio para crear protocolos de sistematización de datos, información de los usuarios, cobertura del servicio, que eviten duplicidad y permitan mayor proyección en las acciones.

Así mismo, existen retos como:

- Aumentar el número de comedores dentro de la Localidad, una vez se revise los impactos y especialmente se identifique la población que no está siendo objeto de atención.
- Fortalecer las relaciones con las centrales de abastos para disminuir el costo de los alimentos y garantizar tanto la cantidad como la calidad de los mismos.
- Seguir fomentando la participación de la comunidad de San Cristóbal en la operación de los Comedores Comunitarios.
- El Plan de Desarrollo debe contar como un eje transversal la “Rendición de Cuentas” de todos los actores locales que trabajan en el sector. Para esto es necesario la construcción colectiva de metas y de indicadores que permitan su medición periódica y sistemática. Igualmente la promoción de escenarios de “Diálogo Público Local” que permita ir construyendo capacidades y potencialidades locales.

OBJETIVOS Y RETOS AMBIENTALES EN SUBA

Por: Débora Pérez
Bogotá Cómo Vamos

El pasado martes 11 de marzo se realizó, en la Casa de la Participación de Suba, un primer ejercicio de rendición de cuentas y seguimiento a la gestión pública local en alianza entre el proyecto Bogotá Como Vamos y los medios de comunicación comunitaria de Suba: Red Virtual del Sistema Local Ambiental, Organización Red Social y el Canal de Tv Comunitaria Asoamigos; en el marco del proyecto piloto financiado por la agencia de cooperación "Nacional Endowment for Democracy – NED".

El ejercicio que se desarrolló a partir del balance de la administración 2004-2008 en el tema medio ambiente, contó con la participación del Alcalde Local Dr. Javier Mora, el director de la Unidad de Gestión Ambiental Dr. Edgar Matallana, el presidente de la JAL Dr. Saúl Cortes, la representante de la Comisión de Medio Ambiente – JAL Dra. Netty Echeverry y el representante de la EAAB - ESP.

Del proceso desarrollado en Suba se destaca la conciencia y apropiación que han desarrollado las organizaciones sociales de Suba en torno al medio ambiente y su gran participación así como la sinergia con la administración local. Esto se ve reflejado en los recursos dispuestos anualmente para el medio ambiente, los cuales pasaron de 150 millones de pesos a 900 millones.

Entre los resultados de ejecución del Plan de Desarrollo es de resaltar la recuperación de la biodiversidad y ecosistemas de los humedales Juan Amarillo, Córdoba Tibabuyes y Guaymaral. De igual manera, el desarrollo del trabajo articulado entre las organizaciones sociales de la localidad que permitieron la formulación de un Plan de Desarrollo que reflejará sus necesidades y permitiera caminar hacia la conformación de un sistema ambiental local en el que confluyen, entre otros: procesos de conservación, manejo y administración de los componentes del medio ambiente local y capacitación para la corresponsabilidad ciudadana frente a temas ambientales.

El sistema local ambiental de Suba, es pionero en la ciudad y ha servido de punto de referencia para el diseño de la normatividad general para los sistemas ambientales locales; y es su sostenibilidad, uno de los principales retos para la localidad a partir de una visión integral del territorio y de la apropiación y participación ciudadana.

LOS DESAFÍOS DEL NUEVO PLAN DE DESARROLLO

Los retos pendientes están dirigidos a emprender campañas para hacer uso responsable de los recursos, del agua y alcantarillado, pues aunque se emprendido algunas en materia de capacitación y recuperación de los ambientes naturales, estos se ven rápidamente deteriorados por la falta de responsabilidad en el uso de los recursos de gran parte de la población.

El próximo plan de desarrollo deberá articular la problemática ambiental a problemas sociales como son el desplazamiento y la apropiación del espacio público, así como orientarse a la conservación y el manejo rural de las zonas locales; para ello, se deberá desarrollar la capacidad de establecer mayores controles en los procesos de urbanización y uso del suelo que está en la zona rural y en las zonas de conservación ambiental. Reto que sólo se podrá cumplir, con una reglamentación más clara de la zona rural y definiendo las competencias de las entidades distritales como La Secretaría de Planeación, la Secretaría de Habitar y la

Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá; pues este es un tema neurálgico y las malas decisiones en este aspecto, podrían causar daños ecológicos irreparables.

De la misma manera, es necesario establecer con claridad las competencias de las Instituciones del nivel central y local, frente a las actuaciones en el territorio local. Se reconoce que el Consejo de Gobierno Local ha jugado un papel importante, pero sin estas claridades se han llegado a intervenciones que no son las más adecuadas.

Por último, el nuevo Plan de Desarrollo debe contar como un eje transversal la “Rendición de Cuentas” de todos los actores locales que trabajan en el sector. Para esto es necesario tanto la construcción colectiva de metas y de indicadores que permitan su medición periódica y sistemática, como la promoción de escenarios de “Diálogo Público Local” que permita ir construyendo capacidades y potencialidades locales.